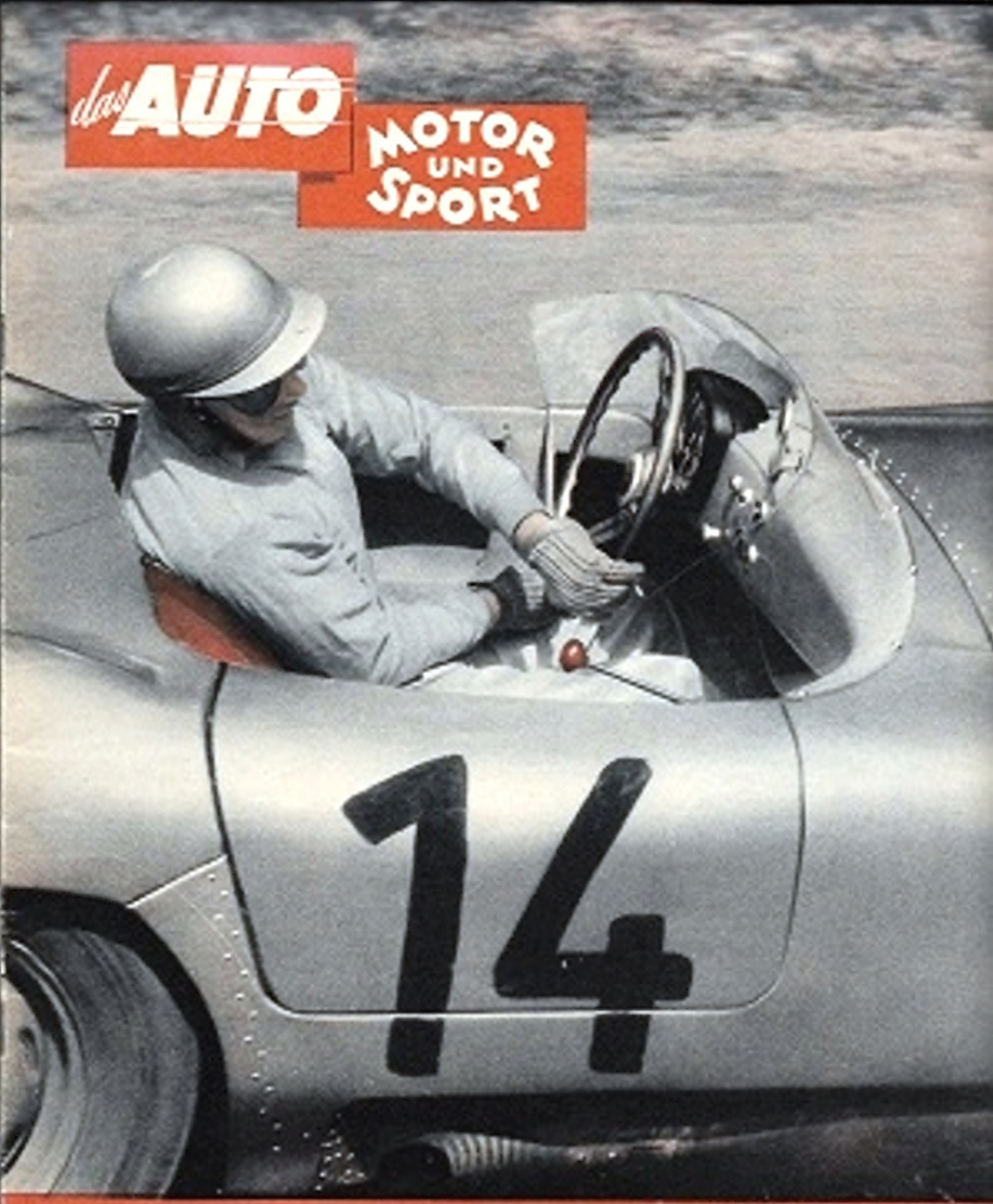
das AUTO MOTOR UND SPORT



GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

TEST: DKW AU 1000

MUSSTEN DIESE MENSCHEN STERBEN?

HEFT 17
16. AUGUST 1959
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.50

Heute abend in 14 Tagen?

Haben Sie sich für diesen Abend schon etwas vorgenommen – oder ist der Terminkalender noch frei? Schauen Sie doch – ehe Sie eine Verabredung treffen und notieren – einmal nach, was es an diesem Abend im Fernsehen gibt. Vielleicht steht eine Sendung auf dem Programm, die Sie sich nicht entgehen lassen möchten.

Das ist nicht so schwer zu erfahren, wie Sie annehmen. Denn die Film- und Fernseh-Illustrierte STAR-Revue (die Sie bei jedem Zeitschriftenhändler erhalten) bringt das ausführliche Fernsehprogramm für 14 Tage. Wenn Sie die STAR-Revue am Erscheinungstag kaufen, haben Sie das Programm, das mit dem kommenden Sonntag beginnt, sogar noch länger im voraus.

Vielbeschäftigte Menschen, die mit ihren freien Stunden haushalten müssen, informieren sich darum frühzeitig in der STAR-Revue über das Fernsehprogramm der nächsten 14 Tage.

Die Film- und Fernseh-Illustrierte mit dem ausführlichen Fernsehprogramm für 14 Tage.

STAR REVUE

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Ölwechsel

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 16, Seite 4)

In Heft 16 lese ich unter den „Briefen an die Redaktion", die selbstverständlich bei uns immer ganz besonders sorgfältig studiert werden, eine Einsendung über „Ölwechsel alle 8000 km". In Ihrer redaktionellen Antwort deuten Sie an, daß weitere Fortschritte in den Ölwechselintervallen zu erwarten seien.
Ich darf Ihnen mitteilen, daß gerade in diesen Tagen eine Mitteilung über ein neues Mercedes-Benz-Kundendienstheft versandt wurde. Hauptsächlich wird Sie und unsere Kunden freuen, daß statt bisher nach 4000 km jetzt ein Ölwechsel nur noch nach 6000 km notwendig wird, nur beim 180 D bleibt der Ölwechselturnus bei 3000 km.

Artur J. Keser, Leiter der Presse-Abteilung der Daimler-Benz-AG., Stuttgart-Untertürkheim

So stell' ich mir den Porsche vor

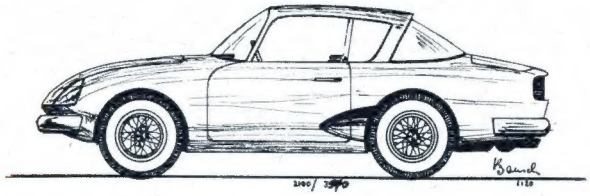
(Siehe Heft 15, Seite 19)

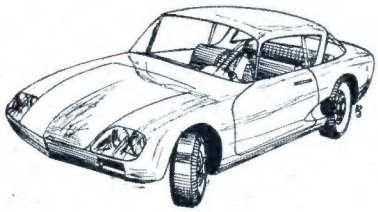
Herrn van Husens Ausführungen zur Porschekarosserie sind sehr zutreffend. Doch sein Entwurf wurde trotz der „stilbildenden" Gedanken Porschefremd, weil er dem Porsche als Gran Turismo nicht gerecht wird.
Ich glaube, um eine schöne und zweckmäßige G. T.-Karosserie zu entwerfen, muß man folgendes beachten:

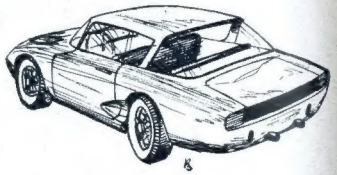
1. Ein G. T. ist ein reines Zweckfahrzeug, deshalb soll die Karosse einfach und billig sein.
2. Vorkommende Schäden müssen sich schnell, leicht und billig beheben lassen.
3. Die Formschönheit darf nicht auf Kosten der Festigkeit gehen.

Bei meinem Entwurf, den ich beigelegt habe, waren diese Punkte bei der Gestaltung ausschlaggebend, dadurch wurde ich gezwungen, auf Kanten und Chromverzierungen zu verzichten.
Ich habe meine Version auch ohne Stoßstangen gezeichnet, um zu zeigen, daß sie nur als Schutz, nicht als Stilelement dienen sollen.

Karl-Heinz Bausch, Frankfurt/M.-Rödelsheim







Kein Blechgeschwür

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 15 und 16)

Jeder, auch Herr Busch, hat das Recht, sich über den neuen Kapitän ein Urteil zu bilden. So wäre auch nichts dagegen zu sagen, wenn Herr Busch geschrieben hätte: „Ich halte den neuen Kapitän für formal mißlungen." Doch diesen Satz spricht Herr Busch nicht aus. Er schreibt einfach: „. . . ist formal mißlungen." Kann er es sich leisten, gleich für die Allgemeinheit zu sprechen? Geschmack ist doch wohl noch nicht genormt!

Martin Schrenk, Stuttgart

Schneller Goliath?

Immer wieder meldet sich die Stimme des Autoverbrauchers in Deutschland und fordert einen kleinen, sportlichen 2-Sitzer unter DM 10 000.–, der in etwa mit den MG-Typen konkurrieren könnte. Wenn Herr Oswald das Goliath-Coupé in seinem Test zu Recht begeistert wertet, will das etwas heißen, denn Herr Oswald zieht, wie die breite Masse der Autofahrer (und auch ich), das Komfort-Fahrzeug einem giftigen kleinen Wetzer vor. Leser Busch wiederum bestätigt meine eigenen guten Erfahrungen mit dem TS-Motor, – jedoch wie sollte Borgward mit diesem Motor einen schnellen, offenen Sportwagen zu volkstümlichem Preis herausbringen? Ich wüßte kein Rezept dafür. Viel näher läge dagegen die Verwirklichung einer solchen Idee bei Goliath, wo ein regelrechtes Fahrgestell mit Hochleistungsmotor vorhanden ist, auf das nach unkostenmäßig belanglosen Änderungen (Anpassung der Federung an rund 200 kg geringeres Eigengewicht, Tieferlegung der Lenksäule und Versteifung der Antriebsuntersetzung um 8–10%) eine extrem niedrige und leichte Sportkarosse (offen) gesetzt werden müßte. Zur Eigenstabilität der Karosse nicht wichtige Teile,

wie zumindest Motorhaube (nach vorne zu öffnen) und Kofferraumdeckel müßten aus Gewichtsgründen aus Kunststoff sein, und vor allem müßte der Prototyp gründlich im Windkanal entwickelt werden, um dem Fahrzeug bei guter Beschleunigung in den Gängen eine Spitze von 150 km/st zu geben. Ein leichter Hardtop-Aufsatz aus Kunststoff gegen Mehrpreis wäre ebenfalls vorzusehen, d. h. auch strömungstechnisch mit zu erarbeiten. Was meinen Sie, wie solch kleiner Sportwagen (auch als Schulungsauto für Rennfahrernachwuchs) im Verkauf „gehen" würde, wenn der Preis ohne Dach bei etwa DM 8500.– läge?! Ich glaube, allein die USA würden die Firma Goliath zu VW-Lieferzeiten zwingen. Um mit 55 PS bei ca. 700 kg Eigengewicht aber wirklich sportliche Geschwindigkeiten erzielen zu können, ließe eine Formgebung nach den Erkenntnissen des Windkanals sich nicht umgehen, und für einen solchen haben die „stylists" in Deutschland offensichtlich wenig übrig. Allgemein wird zu sehr nach der „Mode" geschielt. Deshalb auch können sich Fachleute für Strömungswissenschaft an der Autokarosserie in Deutschland, wie z. B. Volkhart, hier nicht durchsetzen. In Italien dagegen läßt Abarth von seinen Karossiers strömungstechnisch kleine Autos bauen, die mit Lilliputmotoren unerhört schnell sind! Friedrich Scharmer, Lübeck

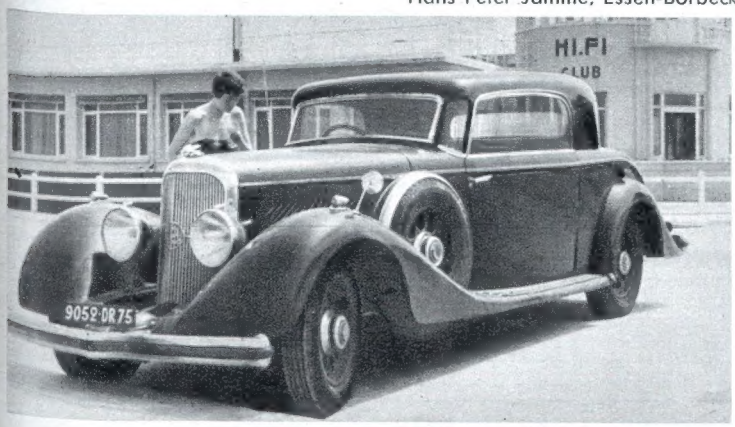
Windschutzscheibe geplatzt

Auf sonntäglicher Fahrt bei 60 km/st auf der Landstraße überholte ich gemeinsam mit einem vor mir liegenden 15 M einen noch langsameren Personenwagen. Plötzlich gab es einen furchtbaren Knall, und mir war die Sicht nach vorn genommen; denn die Frontscheibe (Sekurit) war „explodiert". Ich mußte eine Gewaltbremsung vornehmen, um nicht am Baum zu landen, weil ich aus Erfahrung weiß, daß man ohne Sicht nicht sehr weit geradeaus fährt, z. B. bei Schwadennebel.
Alltags bin ich Schnellfahrer. Was wäre mir mit meinem Rekord bei 120 km/st auf der Autobahn passiert, wenn beim Überholen auf der linken Bahn die Scheibe durch ein Steinchen, vom überholten Fahrzeug aufgewirbelt, zur Explosion gebracht worden wäre?
Jetzt weiß ich, daß das Fahren mit Sekuritscheibe lebensgefährlich ist! Wie mancher tödlich ausgegangene Unfall, bei dem vergeblich nach der Unfallursache geforscht wurde, mag durch Platzen der Scheibe entstanden sein. Die geplatzte Scheibe wird in vielen Fällen nicht Wirkung, sondern Ursache des ungeklärten Unfalles gewesen sein.
Nervenschwache Fahrer können meiner Meinung nach schon durch den furchtbaren Knall durcheinander gebracht werden. Wenn dann noch die Sicht fehlt, besonders wenn gegen die Sonne gefahren wird, ist eine Situation geschaffen, die mancher nicht bewältigt! Heinrich Tiedemann, Hamburg

Leser Tiedemanns Erlebnis ist keine Seltenheit. Auch die geheimnisvollen Vorgänge von Carrera, über die in der letzten Zeit berichtet wurde, dürften auf hochgewirbelte Steinchen zurückzuführen sein. Dort zersprangen innerhalb kurzer Zeit die Windschutzscheiben von über 200 Autos, und man wollte dafür chemische Substanzen in der Straßendecke oder kalte Winde von den Bergen verantwortlich machen. Die Empfindlichkeit des Einschichtenglases, seine Undurchsichtigkeit beim Zerspringen und andere Eigenschaften machen es für Windschutzscheiben denkbar ungeeignet. Das führte in USA schon vor Jahren dazu, daß es für diesen Zweck nicht mehr verwendet werden kann, die Verwendung von Einschichtenglas für Windschutzscheiben verboten wurde, während es bei uns in die meisten Wagen serienmäßig eingebaut wird. Red.

Panoramascheibe

Alles schon mal dagewesen, wie's scheint! Ein Panhard-Levassor, wohl aus den 30er Jahren, auf der Strandpromenade in Deauville (Normandie). Er machte sich neben den vielen Bugattis, Bentleys, Rolls', Delages usw. aller Zeiten nicht schlecht und lächelte mit freundlicher Reserve auf die Eldorado Broughams, Imperials und Furys herab. In was für Zeiten leben wir, wo die Form eines dummen Chromzierstreifens oder einer Heckfensterpartie über Erfolg oder Mißerfolg eines neuen Modells entscheidet! Hierzulande bangt um sein soziales Prestige, wer noch einen 56er Opel fährt. In Frankreich reißt man sich um die ausgelaufenen Citroën Onze und Quinze, weil das Autos waren. Welch ein Unterschied!
Hans Peter Jamme, Essen-Borbeck



Autol-Desolite bewirkt den bestmöglichen Verbrennungsablauf. Dadurch wird die Leistung erhalten, Reparaturen werden vermindert, der Treibstoffverbrauch reduziert, die Lebensdauer des Motors verlängert.
Autol-Desolite senkt die Unkosten.
Ein echter Fortschritt auf dem Gebiet der Motorentechnik.

2-takt Treibstoff Zusatz

Diesel Treibstoff Zusatz

4-takt Treibstoff Zusatz

Jeder Beanspruchung gewachsen – ob im Lang- oder Kurzstreckenverkehr. Schützt den Motor vor Verschleiß – auch bei Kaltstart und unterkühlter Fahrweise. Das sind die Vorteile der Autol-Motorenöle aus einem Hause mit hundertjähriger Tradition.

AUTOL EXTRA

AUTOL EXTRA HD

AUTOL EXTRA SPEZIAL HD

AUTOL-WERKE

Solingen, die Stadt mit Weltruhm für Qualitätsarbeit

Eine Fotosensation!
rocca 35
Die Farbkamera

besitzt **alle** technischen Voraussetzungen für **garantiert** hervorragende Farbaufnahmen: *
Elektrischer Belichtungsmesser, eingebaut gekuppelt **für automatische** Lichtwerteinstellung
Leuchtrahmen-Großbildsucher, Color-**Marken**-Objektive, **weltberühmte Gauthier**-Verschlüsse.
Schnellschalthebel, Doppelsperren, Filmmerkanzeiger
u. a. m. Preise: DM 147.- 174.- und 225.-
* Schwarz-weiß sowieso
Bezug durch Fachhandel. Prospekte A 8 ab Werk

Montanus Solingen

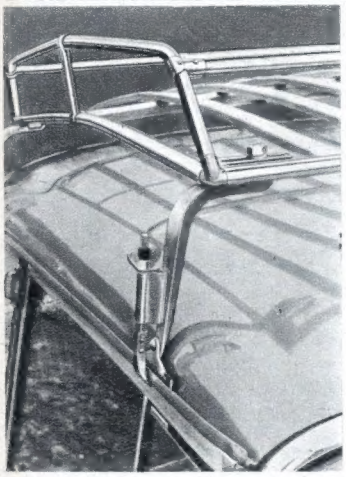
Der Wagen, den Sie sich wünschen

mit 40 PS · 45 PS · 50 PS
ab DM 4.895.–, ab Grenze o. E.

besitzt die Eleganz, die Sie erwarten, gibt die Leistung, die Sie brauchen, bietet den Komfort, den Sie verlangen.

Importeur für Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Berlin:

ASCHOFF & CO. G.m.b.H. KREFELD
Oppumer Straße 67/69 S. Nr. 28427
Zentralersatzteillager **Krefeld,** Hardenbergstraße 85
Ein Netz von 200 Händlern und Werkstätten betreut Ihren Wagen.



Neu! Athletic GEPÄCKTRÄGER

mit Abstützung in der Regenleiste.
Das seit Jahren im In- und Ausland bewährte **HERKULES** - Gepäckträger-Programm wurde durch das neu konstruierte **Athletic** - Modell wesentlich vervollständigt.
Die verschieb- und schwenkbar gelagerten Tragarme des Athletic-Gepäckträgers können auf den Millimeter genau in die Regenleiste jedes Fahrzeugs eingesetzt und vollkommen betriebssicher, einfach und schnell verspannt werden.
Fordern Sie bitte Spezialprospekt 13

HEINRICH ECKEL München 19, Dachauer Str. 235

Zum Selbstausbessern kleiner Lackschäden!

Nur über den Kfz.-Teile-Großhandel

Bezugsquellen-Nachweis durch Generalvertrieb

Eugen O. Butz
Solingen-Ohligs
Hackhauser Straße 11

Vage Vorstellungen

(Siehe Heft 16, Seite 8)

Es macht Freude, einen so sachlichen Artikel zu lesen, der sich mit dem Schreckgespenst „Rechtsüberholen" befaßt. Schrieb doch kürzlich ein Herr -ng in der sonst ausgezeichneten Zeitung „Christ und Welt", man möchte dem Richter (vom Frankfurter Oberlandesgericht) wünschen, daß er sich recht oft rechts überholen lassen müsse, und zwar gerade dann, wenn er harmlos und nichtsahnend von der linken Fahrbahn auf die vorschriftsmäßige rechte hinüberwechseln wolle. Ein Satz voll profunder Sachkenntnis! Dem Verfasser scheint nicht klar zu sein, daß man die linke Fahrbahn nur benutzen darf, wenn man selbst einen anderen überholt. Fährt man nun wieder auf die rechte Seite hinüber (was übrigens weder nichtsahnend noch harmlos geschehen soll), woher soll jetzt noch ein Rechtsüberholender kommen? – Solche Meinungen finden sich in einer Zeitung, die zu denen gehört, die in Deutschland das höchste Niveau haben! Aber es lohnt sich nicht, sich darüber zu ärgern, und man soll lieber anerkennen, daß es im allgemeinen „Sumpf" doch noch hohe Gerichte und Fachzeitschriften gibt, die sowohl Sachkenntnis als auch gesunden Menschenverstand besitzen, und die erst denken, bevor sie reden. Börries von Feldmann, Bremer

Bund für Zivilcourage?

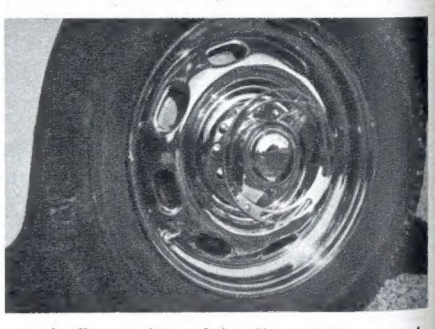
(Siehe Heft 15, Seite 8)

Ihr Standpunkt in dieser Sache ist gut und richtig. Ich persönlich bin der Meinung, daß es ein Unfug ist, nun jede Kleinigkeit im Umgang mit den Behörden durch eine Organisation wie den BdK des Herrn Müßig an die Öffentlichkeit zu bringen. Ich habe in meiner Fahrpraxis noch nie einen Streit mit Polizeibeamten gehabt. Außerdem möchte ich mich der Meinung eines SPIEGEL-Lesers anschließen, der sagt: „. . . gerade die Leute, die am längsten in den Kneipen sitzen, haben es dann immer am eiligsten!" Daß der Herr Müßig sein Geld nun in eine solche Sache steckt, ist seine Angelegenheit. Emil Richard Dicke, Wuppertal

Keine Kette

Eine Kleinigkeit – aber bezeichnend! Von einer Hauptstraße in Luzern führt eine Treppe abwärts zum Kai. Bei uns stünden dort drei Verbotsschilder und sechs Pfosten mit einer dicken Kette – dort stehen zwei Blumenschalen.
Werner Brückner, Bad Godesberg

Schnellverschlüsse



Sollten unsere mit viel Geld angeschafften echten Schnellverschlüsse nach den neuesten Polizei-Bestimmungen endgültig verboten und somit für die Katz sein? Nachdem ich eine entsprechende Ringverkleidung aus Messing angebracht habe, ist auch die Polizei von der Ungefährlichkeit der Verschlüsse überzeugt und hat meine Konstruktion zugelassen.
Mein Porsche dürfte der zur Zeit einzige Wagen sein, der mit echten Schnellverschlüssen zugelassen wurde. Dr.-Ing. Rudolf Hofmann, München

Der eigentliche Sinn des Schnellverschlusses wird natürlich durch eine Verkleidung, die wie in diesem Fall erst abgeschraubt werden muß, beeinträchtigt! Red.

Erfindung

Ich erlaube mir, nachstehend eine Erfindung von mir bekannt zu geben, die bereits beim Patentamt angemeldet ist. Mir selbst fehlen zum Ausbau die weiteren Mittel. Es handelt sich um einen Entwendungsschutz.
Der Vorschrift entsprechend müssen alle Fahrzeuge beim Abstellen verschlossen sein, auch die Fenster. Dies ist gerade in den Sommermonaten in der Sonnenglut nicht immer angenehm, da das Fahrzeug ohne Belüftung zum Brutkasten wird. Durch meine Erfindung jedoch ist es möglich, das Fenster offen zu lassen, ohne daß jemand in das Fahrzeug hineinlangen kann. Es handelt sich um ein verchromtes Stahlgitter, das genauso wie die

Fensterscheibe durch einen Kurbelmechanismus unabhängig von der Fensterscheibe hochgedreht werden kann. Die Stärke des Gitters ist beliebig, jedoch mindestens 2,5 mm. Es kann in jeden Wagen nachträglich eingebaut werden, ohne großen Kostenaufwand, da lediglich oben in das Türblech eine zweite schmale Öffnung gefräßt werden braucht und innen eine zweite Führung mit Kurbelmechanismus. Das Aussehen des Fahrzeuges wird durch die gefällige Verchromung keineswegs gestört. Obenauf kommt eine Chromleiste mit Gummidichtung, die das Eindringen von Wasser in das Türinnere verhindert und gleichzeitig zur Zierde (im heruntergekurbelten Zustand) beiträgt. Der Einbau ist für alle Typen möglich. Für die anderen Fenster läßt sich ein Scherengitter (verchromt) herstellen, das je nach Belieben von innen über das zu schützende Fenster gezogen werden kann.

Walter Noschka, Gelnhausen

Früher BMW

Wartburg (früher BMW)
Lim., 900 ccm, 4türig, 8½ Ltr.— 130 km. Ein selten schöner Sportwagen — 150 km, u. alle anderen Typen Verk. u. finanziert bis zu 24 Monaten.
Alleinvertreter
Autohaus Schmidt
Qu 3, 6-7

Ob Herr Schmidt in Mannheim schon einmal unter die Motorhaube gesehen oder auf das Auspuffgeräusch gehorcht hat? Und hat er als „Wartburg"-Alleinvertreter wirklich noch nichts von AWE gehört, den Automobilwerken Eisenach, in die vor einiger Zeit die Fertigung des DKW-Nachfolgers „Wartburg" verlegt wurde?

Ernst Kayser, Birkenau (Odw.)

Kommt der Qualm vom Dieselöl?

Gestatten Sie mir bitte, Ihren ausgezeichneten Artikel „Linksfahrer und Lastzüge – Die Geißel der Autobahnen" in Heft 12/58 zu ergänzen:
Nicht nur Schwerlaster und Busse, sondern auch andere Dieselfahrzeuge (auch Personenwagen) behindern häufig durch dichte Rauchwolken die Sicht und damit die Beobachtung des Gegenverkehrs auf den Straßen ganz erheblich. Beim Beschleunigen in niederen Gängen und im Bereich der Höchstgeschwindigkeiten laufen die Dieselmotoren mit so hohen Drehzahlen, daß die Zündwilligkeit der Dieselkraftstoffe für die vollständige Verbrennung während der kurzen Arbeitshübe nicht mehr ausreicht. Infolgedessen werden Rußwolken ausgestoßen, die nicht nur die Sicht auf den Fahrbahnen beeinträchtigen, sondern auch die Atemluft mit krebsfördernden Gasen und Suspensionen verseuchen.
Ottokraftstoffe werden schon seit Jahren und auch heute noch ständig in Richtung auf höhere Klopffestigkeit weiterentwickelt und verbessert. Dieselkraftstoffe dagegen sind von weiteren Verbesserungen offenbar ausgenommen. Dabei gibt es nach einem schon länger zurückliegenden Bericht in der VDI-Zeitschrift Wirkstoffe, welche die Zündwilligkeit des Dieselkraftstoffes wesentlich verbessern. Diese Wirkstoffe sind nicht öl-, sondern wasserlöslich. Sie müssen deshalb als „Wasser in Öl-Emulsionen" den Dieselkraftstoffen zugeführt werden. Derartige Beigaben sollen sich im praktischen Fahrbetrieb vorzüglich bewährt haben.
Frage: Warum wird der Straßenverkehr immer noch den schweren Gefahren einer Sichtbehinderung und Gesundheitsgefährdung durch Dieselqualm ausgesetzt, obwohl es längst schon Mittel gibt, diese Gefahren endgültig zu beseitigen? Was sagen die Motoren- und Treibstoff-Hersteller hierzu?

Dipl.-Berging. Hermann Glaeser, Goslar

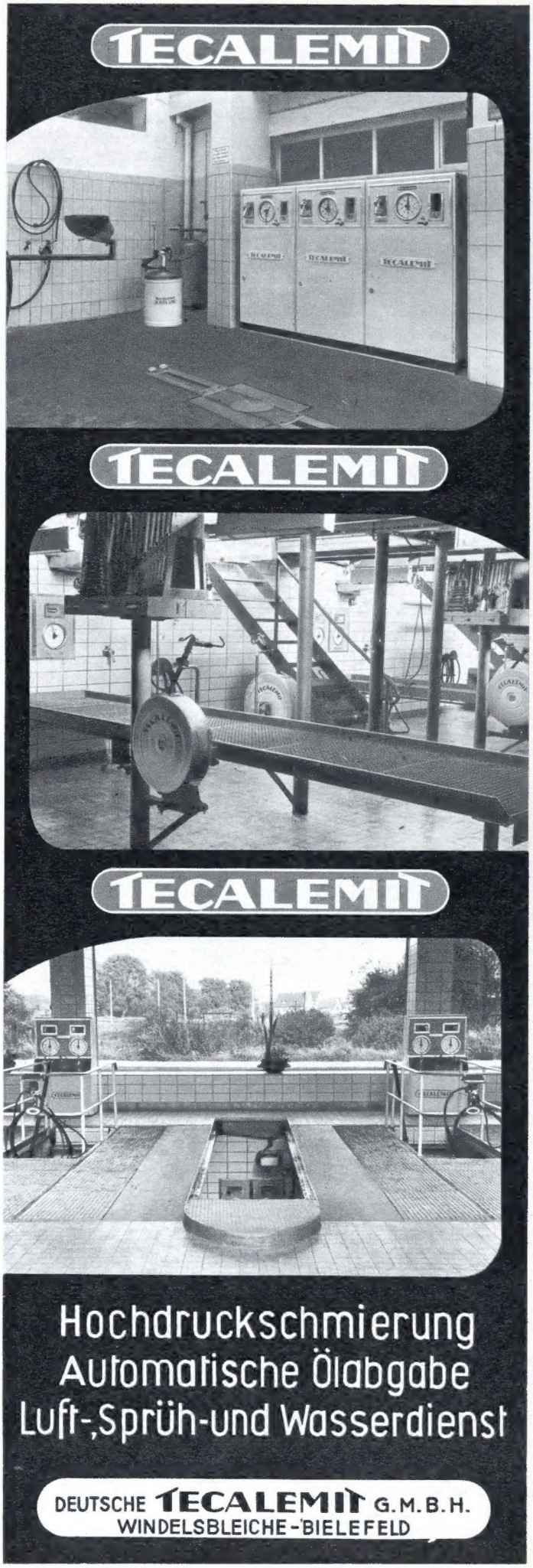
Von der Esso AG. erhielten wir folgende Stellungnahme:

Herr Glaeser erkennt an, daß seitens der Mineralölwirtschaft auf dem Gebiet der Ottokraftstoffe in den zurückliegenden Jahren sehr viel bezüglich der Weiterentwicklung geschehen ist. Andererseits glaubt er, daß auf dem Gebiet der Dieselkraftstoffe offenbar gar nichts getan wurde. Hier liegt ein erheblicher Irrtum vor.
Der stetig steigende Bedarf an Dieselkraftstoff wie überhaupt an „Mitteldestillaten" und die Verschiebung der Rohstoffbasen hat die Mineralölwirtschaft gezwungen, in ihren Raffinerien kostspielige neue Anlagen zu bauen, die es ermöglichen, quantitativ mehr und qualitativ bessere Dieselkraftstoffe zu erzeugen. Tatsächlich haben wir heute in Deutschland einen wesentlich höheren Qualitätsstandard erreicht als je zuvor. Ob hierzu Wirkstoffe verwendet werden oder nicht, ist für den Verbraucher von Dieselkraftstoffen völlig belanglos. Mit gutem Gewissen kann man auch versichern, daß dem Problem der Rauchbildung von seiten der Mineralölwirtschaft allergrößte Aufmerksamkeit gewidmet worden ist. Es ist daher nicht richtig, daß die Zündwilligkeit der Dieselkraftstoffe für eine vollständige Verbrennung während der kurzen Arbeitshübe bei hohen Motordrehzahlen nicht ausreicht. Das Problem der Rußbildung muß vielmehr auf seiten der mechanischen Verfassung der Motoren gesucht werden. Eine übermäßige Rauchbildung kann folgende Ursachen haben:

1. Die Vollasteinspritzmenge ist zu groß.
2. Die Einspritzdüsen befinden sich in schlechter Verfassung. Sie können undicht oder verkokt sein.
3. Der Einspritzdruck der Einspritzdüsen stimmt nicht.
4. Der Einspritzzeitpunkt stimmt nicht.
5. Der Kompressionsenddruck ist infolge vorgeschrittenen Verschleißes oder wegen mangelnder Dichtigkeit der Kolbenringe (Festsitzen der Kolbenringe) zu gering.
6. Die Betriebstemperatur des Motors ist zu niedrig.

Zusammengefaßt sei also festgestellt, daß die Qualität der Dieselkraftstoffe, wie sie heute in Deutschland von den Markenfirmen geliefert werden, ganz bestimmt nicht in ursächlichem Zusammenhang mit einer übermäßigen Rauchbildung der Fahrzeuge auf der Straße stehen, sondern daß hier allein die Sorgfalt der Fahrer, der Fahrzeugbesitzer und der Werkstätten dazu beitragen kann, die Qualmbildung auf den Straßen auszuschalten.

Esso AG., Hamburg



Frohe Fahrt und Sicherheit

Musik, Neueste Nachrichten und Straßenzustandsberichte – ein Becker-Autosuper hält Sie in lebendiger Verbindung zur Welt. Er unterhält und hält Sie wach – zu Ihrer Sicherheit.

Fahre gut – und höre Becker!

Max Egon Becker · Karlsruhe
Autoradiowerk Ittersbach über Karlsruhe 2
Unabhängig vom Autoradiospezialwerk baut Max Egon Becker nun auch Flugfunkgeräte in einem neuen Werk in Baden-Oos

becker *Monte Carlo*

leistungsfähiger, raumsparender Einblocksuper für LW und MW. Voller klarer Ton, hohe Selektivität, automatischer Schwundausgleich

schon ab **169.-** DM (ohne Zubeh.)

becker *Europa*

Preisw. Drucktastensuper in 3 Typen mit versch. Wellenbereichen: LMU oder LM oder M. Größte Fahrsicherheit durch einfachste Bedienung.

ab **255.-** DM (ohne Zubeh.)

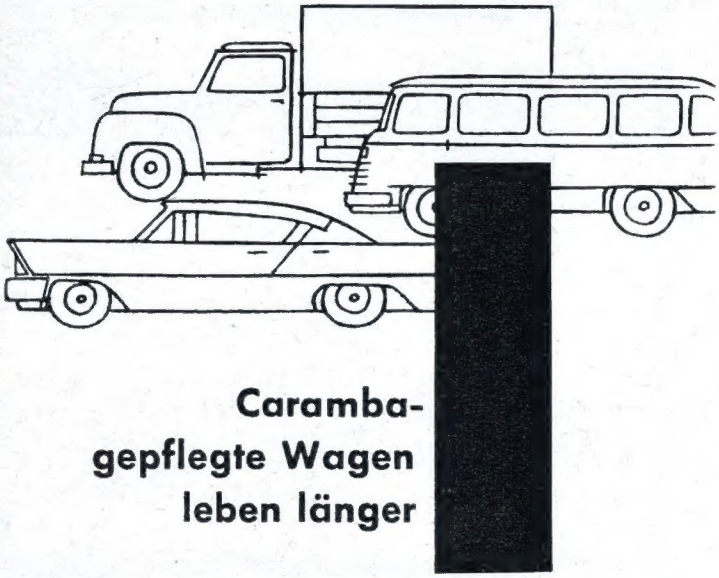
becker *Mexico*

er war der erste vollautomatische Autosuper der Welt mit UKW. Elektronisch gesteuert stellt er jeden Sender absolut trennscharf selbst ein.

In Univers.-Ausf. **585.-** DM

becker *autoradio*

In Österreich: Hansa Import Export GmbH., Salzburg, Franz-Josef-Straße 13. Für die Schweiz: Telion-A.-G., Zürich, Albisrieder Straße 232a



Caramba-gepflegte Wagen leben länger

Warum? Ihr Fahrgestell ist nicht mehr schutzlos der Witterung ausgesetzt. Eine unsichtbare Schutzhaut aus feinstem Grafit überzieht Federn und Fahrgestell nach jeder Sprühung mit **Caramba**-Kolloidgrafitöl.

Caramba bewirkt:

Rostlösung · Rostschutz · Schmierung
Beseitigung von Quietschgeräuschen.

Rütgerswerke A.-G. Abt. Autochemie · Duisburg

Die Vereinigten Motor-Verlage in Stuttgart setzen ihre erfolgreiche Schriftenreihe DER MOTOR-TEST in erweiterter Form fort. Während bisher nur Motorradmodelle ausführlich getestet wurden, werden künftig auch die verschiedensten Autotypen eingehend unter die Lupe genommen.

Als Heft 6 erschien soeben:

Opel Olympia Rekord 1958

mit Caravan und Olympia

Tester: Werner Oswald

Testberichte sind mit zum wichtigsten Bestandteil jeder Automobilzeitschrift geworden. Aus Platzgründen können sie leider nicht ausführlich genug sein. Deshalb wird künftig Autotyp für Autotyp in der Schriftenreihe DER MOTOR-TEST ausführlich besprochen werden. Als Tester wurden erste Fachleute gewonnen. Sie bieten die Gewähr, daß über jedes Modell sorgfältig und gewissenhaft berichtet wird: Über alle technischen Einzelheiten und über den Fahrzeugcharakter! Im Laufe des Sommers erscheinen: Volkswagen (Export-Limousine, Karmann-Ghia, Standard) Fiat 600 und Fiat 500

32 Seiten, zahlr. Bilder, Zeitschriftenformat, DM 3.– + 15 Pf Porto
Im Zeitschriftenhandel erhältlich und direkt vom Verlag

Unfrankiert als Drucksache einsenden

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH, Stuttgart, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte sofort

_____ Expl. **Opel Olympia Rekord 1958 mit Nebentypen**
zum Einzelpreis von DM 3.– + 15 Pf Porto

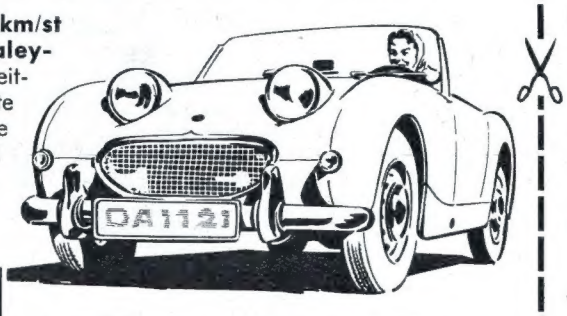
Der Betrag wird am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 16137 eingezahlt – kann bei Lieferung durch Nachnahme (55 Pf teurer) erhoben werden

Vor- und Zuname

Ort und Kreis Straße und Hausnummer A 17

Der erfüllbare Wunschtraum

Nur 6990,- DM kostet der 140 km/st schnelle, elegante Austin-Healey-SPRITE. Er ist der attraktive Zweitwagen für den Herrn, das elegante Auto für die Dame und das sportliche Fahrzeug für den Junior. Noch drei Stichworte: Verbrauch 6,5 Liter, zwei Vergaser (!), Jahressteuer 144,- DM. Probefahrt gefällig?



Sprite

Kundendienst und Ersatzteile durch die Vertretungen im ganzen Bundesgebiet

An den Importeur:

A. BRÜGGEMANN & CO. GMBH.

Düsseldorf, Kruppstr. 49, Tel. 78 69 11

1. Schicken Sie mir kostenlos und unverbindlich deutschsprachigen Farbprospekt für den Austin-Healey-SPRITE.
2. Welcher Händler ist für mich zuständig?
3. Ich bitte um kostenlose, unverbindliche Probefahrt.

Name .....

Ort mit Postleitzahl .....

Straße 6a

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel † (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Dieter Korp · Reinhard Seiffert · Ulrich Sempert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

Briefe an die Redaktion . S. 2
Geschwindigkeiten . . . S. 8
Ganz kurz . . . . . S. 8
Die Hysterischen . . . S. 9
Das Angebot an Personenwagenreifen . . . . S. 10
Neues vom Fiat 500 . . S. 11
Unser Test: DKW AU 1000 S. 12
Auf Autobahnen . . . . S. 16
Die Donau hinunter . . . S. 18
Mußten diese Menschen sterben? . . . . . S. 20
Porsche Convertible D . S. 22
Großer Preis von Deutschland . . . S. 23
Das Hobbs-Getriebe . . S. 28
Runde um Runde . . . S. 31
Reisenotizen . . . . . S. 35
Die letzte Seite . . . . S. 36

16. AUGUST 1958
35. JAHRGANG
17

Unser Titelbild:
Hans Herrmann im Borgward. Unter ihm und dem Schweden Bonnier sorgen die schnellen Wagen aus Bremen endlich einmal für Abwechslung in der 1,5 Liter-Rennsportwagenklasse.
Foto: Weitmann

Nur ein Versuch

soll, wie das hessische Verkehrsministerium versichert, die Einführung einer 100 km/st-Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn zwischen Frankfurt und Mannheim sein. Und schon frohlockt die Tagespresse: „Polizei fotografiert Rennfahrer" (Stuttgarter Zeitung vom 5. August). Wir setzen uns mit der Problematik dieser Geschwindigkeitsbegrenzung auf Seite 8 etwas sachlicher auseinander. Foto: dpa

Geschwindigkeiten

Unglücklicherweise sind Verkehrsprobleme dazu verurteilt, fast immer durch die Brille der Voreingenommenheit und selten durch die der Sachlichkeit gesehen zu werden. Wir konstatierten das im vorigen Heft am Beispiel des Rechtsüberholens. Dieses Beispiel war bezeichnend, aber weitaus wichtiger und leider noch mehr dem Vorurteil ausgesetzt sind alle Probleme, die mit der Fahrgeschwindigkeit zusammenhängen.

Unter diesen Umständen ist es erfreulich, daß der Herausgeber des DDD-Motor-Berichts, W. v. Haxthausen, in einer der letzten Ausgaben seines Informationsdienstes einige Zahlen zur Aufhellung der Problematik um die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn Frankfurt–Mannheim zusammenstellte. Aus diesen Zahlen ging zum Beispiel hervor, daß auf dieser Autobahnstrecke vor der Begrenzung

- die Unfallhäufigkeit, bezogen auf jeweils 100 Mill. Fahrzeugkilometer (Zahlen von 1955), mit 221 wohl über dem Durchschnitt der Autobahnen (181), aber noch immer erheblich unter dem Durchschnitt der Bundesstraßen (324) lag,
- daß nur 19,1% aller Fahrzeuge über 100 km/st fuhren, davon nur 7,3% über 110 km/st
- und daß 44% aller Unfälle durch Auffahren auf stehende oder fahrende Fahrzeuge verursacht wurden.

19% der Unfälle entstanden durch Abdrängen beim Überholen, und nur für diese 19% kann die Höhe der Geschwindigkeit überhaupt von Bedeutung sein, denn die übrigen Unfallursachen (Abkommen von der Fahrbahn, Reifenschaden, Mängel am Fahrzeug und Blendung) haben damit ebensowenig zu tun wie die Auffahrunfälle.

Aber auch die Unfallgefahr durch Abdrängen beim Überholen hängt keineswegs von der Geschwindigkeit an sich, sondern von der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den beteiligten Fahrzeugen ab. Diese Erkenntnis ist nicht neu. Sie liegt auch den in den USA auf einigen Highways eingeführten Geschwindigkeitsfestsetzungen zugrunde, die man jetzt bei uns gern als Argument für ähnliche Maßnahmen verwendet. Man vergißt dabei aber nur zu gern, daß mit der Höchstgeschwindigkeit von ca. 110 km/st zugleich auch eine Mindestgeschwindigkeit von ca. 90 km/st verbunden ist. Und es dürfte dem Einsichtigen völlig klar sein, daß nur durch eine Verbindung beider Maßnahmen eine Gleichförmigkeit des Verkehrsflusses und eine Verminderung der Zahl der Überholvorgänge möglich ist. Es liegt auch auf der Hand, daß die Festlegung einer solchen „Einheitsgeschwindigkeit" nur auf verkehrsreichen Strecken sinnvoll und um so wirksamer ist, je mehr der Verkehrsfluß damit beschleunigt werden kann.

Diese Überlegungen sind aber auf unsere Verhältnisse nur sehr beschränkt anwendbar, und zwar hauptsächlich deswegen, weil Lastzüge und andere langsame Fahrzeuge als Hemmschuh wirken und eine hochliegende Mindestgeschwindigkeit – ob nun eine vorgeschriebene oder auch nur eine faktisch feststellbare – unmöglich machen. Aber es ist widersinnig, wegen einer langsamen Fahrzeuggruppe – die Lastwagen sind mit 22% am Verkehr und mit 31% an den Unfällen beteiligt – auch den übrigen Verkehr zu hemmen. Widersinnig schon deswegen, weil man mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/st nur einen ganz geringen Prozentsatz der beteiligten Fahrzeuge erfaßt und somit keine ins Gewicht fallende Wirkung erwarten kann. Viel wirksamer würde das Gegenteil sein: eine auf 80 oder sogar 90 km/st festgesetzte Mindestgeschwindigkeit. Aber solche Versuche wären wahrscheinlich weniger populär . . .

Allen Sachkennern – und solche finden sich dem Vernehmen nach auch im zuständigen hessischen Verkehrsministerium – ist weiterhin klar, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der jetzt praktizierten Form eine psychologische Wirkung auf die Leichtsinnigen und die Unaufmerksamen ausübt. Eine unfallverhütende Wirkung, die zu der Geschwindigkeitsbegrenzung an sich in keinem Zusammenhang steht und durch das gleiche Polizeiaufgebot und mit Schildern anderer Aufschrift ebenso zu erzielen wäre. Solche Wirkungen sollte man aber besser auf andere Weise ausprobieren. Es sei denn, man will der Öffentlichkeit absichtlich Sand in die Augen streuen.

R. S.

Ganz kurz

Hansa 1100
heißt die neue Ausführung des bisherigen Goliath 1100. Von außen fällt hauptsächlich das geänderte Kühlergrill und die neue Heckpartie mit höhergezogenen Kotflügelenden auf. Der Kofferraum blieb allerdings unverändert. Außerdem erhielt der Hansa 1100 andere Stoßstangen, eine geschwungene seitliche Zierleiste und ein neugestaltetes Armaturenbrett. Die Preise blieben unverändert.

Benzinpreise
Ein Schlaglicht auf die grotesken Preisverhältnisse im Tankstellengeschäft wirft die Auseinandersetzung zwischen dem Wiesbadener Tankstelleninhaber Gregor Scheuermann und der Volks-Kraftstoff-GmbH. Scheuermann betrieb eine Tankstelle, an der er den VK-Kraftstoff seit längerem für 57 Dpf pro Liter verkaufte. Als er vor kurzer Zeit den Preis auf 54 Dpf herabsetzte, weigerte sich, wie der SPIEGEL berichtete, die Volks-Kraftstoff-GmbH., ihn weiter zu beliefern. Seitdem bezieht Scheuermann sein Benzin von der Caltex – nicht der Shell, wie der SPIEGEL schrieb – und verkauft es weiterhin für 54 Dpf, allerdings ohne Markenangabe. Außerdem betreibt er seit kurzer Zeit in einer anderen Stadtgegend noch eine Purfina-Tankstelle, an der er das Benzin zu den üblichen Festpreisen der großen Mineralölgesellschaften verkauft.

Einen Kundendienstwagen
setzte die Hans Glas GmbH. für die Dauer der Haupt-Reisesaison in Italien ein.

Die meisten Autos der Welt
laufen bekanntlich in USA. Hier der Personenwagenbestand der wichtigsten Länder Ende 1957:

USA	55 928 575
Großbritannien	4 144 157
Frankreich	3 750 000
Kanada	3 400 000
Bundesrepublik	2 681 732
Australien	1 583 905
Italien	1 215 000
Schweden	848 877
Südafrik. Union	678 433
Belgien	615 600

Fiat-Heilbronn
und die dazugehörige NSU Automobil-AG. setzten im Jahre 1957 rund 150 Mill. DM um. Das bedeutet eine Umsatz-Verdoppelung im Vergleich zu 1956.

Gegen Privatisierung
ihrer Werke haben die Betriebsräte und Vertrauensleute des Volkswagenwerks, der Preussag, der Hüttenwerke Salzgitter und der Howaldt-Werften in einer gemeinsamen Konferenz Stellung genommen.

Nicht zum Dogma
dürfe die Vorfahrtsregel „rechts vor links" werden, heißt es in den Richtlinien zur erneuten Überprüfung der Vorfahrtsregelungen in geschlossenen Ortschaften Hessens. In Dörfern und Städten bestimme sehr oft das Übergewicht des Durchgangsverkehrs, in Stadtkernen außerdem die überlegene Verkehrsfrequenz gewisser Straßen die Vorfahrtsregelung.

Verkehrszählungen
in Köln ergaben, daß die Schätzung von 1952, nach der sich der Kölner Rheinbrückenverkehr bis 1962 verdoppeln werde, bereits heute überholt ist.

Unvorschriftsmäßige Verkehrszeichen
besitzen keine Rechtskraft, ihre Nichtbeachtung könne daher nicht bestraft werden, entschied das OLG Hamm.

Geschwindigkeitsbegrenzungen
für Bundeswehrfahrzeuge im eigenen Bereich wurden von den Standortkommandanten in Nordhessen eingeführt: Für Motorräder und Jeeps auf Autobahnen 80, auf Bundesstraßen 70 und auf Landstraßen 60 km/st. Größere Mannschaftswagen sollen auch außerorts nicht schneller als 50 km/st fahren. Lastwagen wurden noch stärker beschränkt.

Epileptiker
sind zum Führen eines Kraftfahrzeuges nach einer Entscheidung des Berliner Verwaltungsgerichtes ungeeignet. Ihnen sei daher der Führerschein zu entziehen.

Jeder Polizist,
der im Außendienst der Augsburger Polizei eingesetzt wird, soll künftig im Besitz des Führerscheins 3 sein. Zu diesem Zweck wird in Augsburg am 1. Juli eine Polizei-Fahrschule eröffnet.

Zu leicht gemacht
wird es den Autodieben in Deutschland, stellte Inspektor James Wensland von Scottland Yard anläßlich eines Urlaubs in Deutschland fest. Der Kriminalbeamte hat sich während seines Aufenthalts in Heidelberg, Frankfurt, Wiesbaden und anderen Städten die Nummern von 325 Kraftfahrzeugen notiert, die er kinderleicht hätte stehlen oder ausräubern können. In 211 Fällen steckte der Zündschlüssel im Armaturenbrett, in 84 Handschuhkästen lagen bei geöffneten Wagenfenstern die Wagenpapiere, in 27 Fällen war sogar der Kfz-Brief dabei. Nach seiner Rückkehr nach London hat Inspektor Wensland an alle 325 Autobesitzer gleichlautende Briefe geschrieben, in denen er sie davor warnt, künftig ihre Wagen unabgeschlossen stehen zu lassen.

Parkuhr-Skandal
Der Kassenvorstand des Amtes für Öffentliche Ordnung in München wurde der Unterschlagung von Parkuhr-Groschen überführt. Die Höhe der unterschlagenen Gelder ist nicht festzustellen, da bei der Stadt keine ausreichende Kontrolle über diese Einnahmen bestand.

Schon bezahlt
Wenn die Parkuhr noch eine bereits bezahlte Laufzeit anzeigt, braucht man keine neue Münze einzuwerfen. Dies stellte der „Wiesbadener Kurier" durch eine Umfrage bei maßgebenden Persönlichkeiten der Polizei und Justiz in Wiesbaden als deren einheitliche Ansicht fest.

Diesel-Chevrolet
General Motors lieferte an eine Brüsseler Taxi-Gesellschaft 75 Chevrolet-Wagen ohne Motor. Sie sollen in der Antwerpener GM-Niederlassung Vierzylinder-Perkins-Dieselmotoren erhalten. Der britische Perkins-Diesel leistet 59 PS bei 3000 U/min.

Henry Ford
besaß in seinem ganzen Leben keinen Führerschein.

Die Hysterischen

Nur noch wenige Sekunden seines Lebens konnte sich der Papiergroßhändler Oskar Tönnesmann über diesen frechen Affront gegen sein in einem erfolgreichen Geschäftsleben erworbenes Selbstvertrauen ärgern. Er tat es immerhin so gründlich, daß er eine kopflose Dummheit beging. Er fuhr über den Grünstreifen der Autobahn von Frankfurt nach Mannheim, geradewegs in das Auto der amerikanischen Familie Spray hinein. Die letzten Worte des Großkaufmannes zu seiner Frau mögen etwa gewesen sein: „Na, da hört sich aber doch verschiedenes auf, dieser Flegel!" – Wir können seine Frau nicht mehr fragen, denn ihr Mann hat sie zum Schweigen der Ewigkeit verurteilt. Sie ist tot.

Ich kannte Herrn Tönnesmann. Er war ein netter Mann, in seinem Geschäft eine Respektperson, daran gewöhnt, daß vom Gelegenheitsarbeiter bis zum Prokuristen alles wie selbstverständlich seinen Weisungen folgte. Er war auf der Autobahn ein notorischer Linksfahrer von 90 bis 115 km/st Geschwindigkeit. Ich hatte mehrmals Gelegenheit, nicht an ihm vorbeizukönnen. In solchen Fällen kommt dann auch mir sachte der Zorn hoch. Aber nicht nur bei mir, sondern auch bei jenen Tönnesmännern, denen es nicht unter die Haut gehen will, daß sie auf ordinären Stadt-, Dorf- und Landstraßen keineswegs Chef sind, sondern allenfalls auch nur Gelegenheitsarbeiter.

Im Büro des Herrn Tönnesmann hätte es keiner gewagt, dem Chef zu sagen: „Nun gehen Se mal hier weg, Herr Tönnesmann, Se machen hier im Augenblick nur Quatsch!" Der Chef wäre dann rot angelaufen und hätte den Vorlauten sechzehnkantig gefeuert. Der Chef aber hatte vergessen, daß die Autobahn nicht sein Büro ist, daß es ihm nicht ansteht, hier draußen einen roten Kopf zu bekommen. – Herr Tönnesmann steht hier als Symbol für eine Kategorie bundesdeutscher Autofahrer, die einen permanenten Chef-Komplex mit sich herumträgt.

Man kann nun allerdings diese selbstbewußte Übersetzung beruflichen Gehabens in verkehrswidriges Benehmen auf der öffentlichen Straße nicht als Hysterie bezeichnen. In unserem motorisierten Zeitalter ist dies, zoologisch betrachtet, nur eine lebensuntüchtige Dummheit, eine mangelhafte Anpassung an die Überlebensbedingungen der Umwelt. Philosophisch betrachtet wäre sie dem Kampf Don Quichottes mit den Windmühlen zu vergleichen: Einer mutigen Selbstbehauptung gegen Feinde, die einem nicht wehtun wollen.

Hysterisch wurde Herr Tönnesmann erst, als ihm der Kragen platzte, weil der freche Lümmel in dem Porsche ihn rechts überholte.

Just jener junge Bursche von 21 Lenzen aber hatte mit der Hysterie begonnen. Und diese Hysterie ist echt, denn sie ist unbelehrbar. Und sie ist rasch. Nicht weil sie in einem raschen Wagen sitzt, sondern weil sie meint, in einem raschen Wagen dürfe man nicht langsam fahren, könne man nicht warten, müsse man es dem anderen zeigen. – Wozu? Er hätte wissen müssen, wes Geistes Kind sein Vordermann war. Ein vernünftiger Vordermann wäre ja ausgewichen oder hätte ein Wartezeichen gewunken: „Moment Freund, ich bin zu schnell, um noch hinter dem Lastwagen abbremsen zu können."

Es wäre gut, wenn alle schnellen Leute in schnellen Autos jedesmal an dieses Wartezeichen des Vordermannes denken würden, auch wenn es nicht gegeben wird. Wie gut die Bremsen seines Wagens sind, das weiß nur der Vordermann. Außerdem ist es unhöflich, von einem mit 100 km/st daherfahrenden Mann zu verlangen, daß er sich hinter einen mit 40 km/st dahinkriechenden Laster verkrümelt, weil man selber gerne seine 130 km/st beibehalten möchte. Wer das nicht begreift, kann sich getrost zu den Hysterikern zählen.

Wer nun allerdings meint, daß sich die Hysterie nur bei den Linksfahrern auf der Autobahn zeigt, der hat schlechte Augen. Er sollte sich eine Brille verschreiben lassen, damit er sehen kann, wie verbreitet die Hysterie ist, wie sie in den Städten grassiert. Nicht nur unter den Autofahrern, auch Trambahnfahrer mischen gern mit.

Da ist der Kampf um eine Wagenlänge Vorsprung. Wenn die Ampel auf grünes Licht springt, dann wird der rechte Nebenmann erbarmungslos hinter das parkende Auto jenseits der Kreuzung manövriert; die lahme Straßenbahn fährt zu diesem Zwecke schon bei Gelb ab. Da werden mitten auf der Kreuzung die riskantesten Überholer gefahren, nur um eine Autolänge Vorsprung zu gewinnen. Je festgerammelter der Verkehr steht und kriecht, um so mehr wird riskiert. Der Zeitgewinn kann nur mit Tausendstelsekunden gemessen werden.

Oft sind ganze Straßenviertel blockiert, weil einige Linkseinbieger aus der Gegenrichtung nicht durchgelassen werden. Kommt man dann selber zu dieser Stelle, hält als Edelfahrer an, winkt den Leuten, sie möchten doch eben durch die offengelassene Lücke durchkutschieren, dann sind die erst einmal so besäuselt vom unerhofften Glück, daß sie, noch naß vom Schweiße der Not, den Wagen abmurksen. Und spätestens das ist das geheime Zeichen für die Hysteriker, ein Hupkonzert zu beginnen. Meist aber hupen sie schon vorher, denn die StVO sagt ja ganz eindeutig, daß Linkseinbieger erst dann ihr Vorhaben verwirklichen dürfen, wenn dadurch kein Gegenverkehr mehr aufgehalten wird. Es ist nicht Sache der Hysteriker, hier von sich aus etwas zur unauffälligen Beseitigung eines allgemeinen Stickflusses zu tun. Das soll gefälligst ein Schutzmann nach dem Rechten sehen. Der tut dann freilich auch nichts anderes als den feindlichen Gegenstrom von Hysterikern für einen Augenblick aufzuhalten, damit ein, zwei Autos links einbiegen können.

Einen Hysteriker von echtem Schrot und Korn kann allerdings auch solch uniformierte und staatlich autorisierte Weisheit nicht beeindrucken. Er pöbelt den Schutzmann an. Und dann zeigt sich leider nur allzuoft, daß auch der Schutzmann hysterisch ist: er pöbelt zurück, bekommt einen roten Kopf, fühlt sich beleidigt, moralisch erniedrigt. Sein englischer Kollege würde solche Pöbelei mit dem wohlerzogenen Abstand eines Kammerdieners gar nicht zur Kenntnis nehmen. Er würde allenfalls mit der gelassenen Würde des britischen Imperiums in ruhigem Bariton sagen: „Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, Sir, daß Sie sich soeben vorbeibenommen haben?" Und müßte er endlich doch draufhauen, dann täte er das mit dem bedauernden Lächeln des Gentleman aus Mike Todds 80-Tage-Weltreisefilm. Und mit der gleichen Präzision.

Das ist mir gerade so eingefallen, als ich meine Erfahrungen auf englischen Straßen mit denen in unserem Wirtschaftswunderland verglich. Auch in England gibt es „Maniacs". Es sind nur nicht so quälend viele wie bei uns.

Am unauffälligsten im Verkehr sind solche, die wirklich schnell fahren können. Man hört fast nie, daß etwa ein bekannter Rennfahrer im öffentlichen Verkehr passiv oder aktiv, direkt oder indirekt einen eklatanten Unfall gebaut hätte. Diejenigen, die in schnellen Wagen sitzen und solche Zicken machen wie der Einundzwanzigjährige mit seinem Porsche auf der Autobahn, die meinen, es wäre schön, wenn man sie nun für Moss oder Fangio halte. Sie sind hysterisch und damit gefährlich. Wer schnell fahren will, muß sich auch entsprechend benehmen können.

Strepp

Das Angebot an Personenwagenreifen

Mit den Reifen ist es so ähnlich wie mit den Damenstrümpfen: Reklame macht man mit ihrer Dauerhaftigkeit, aber man lebt von ihrer Vergänglichkeit. Jeder kann sich die Beschäftigungslage der Reifenindustrie vorstellen, wenn die Reifen so lange halten würden wie die Wagen und sich die Reifenfabriken wie viele andere Zulieferanten lediglich auf Erstausstattungen beschränken müßten. Da aber die Lebensdauer eines Satzes Reifen zwischen 10 000 und 50 000 km schwankt, ist jeder gezwungen, früher oder später einmal wieder neue Reifen zu kaufen.

Obwohl sich unter diesen Umständen die Reifenindustrie anscheinend selbst schadet, wenn sie bessere Reifen herstellt, muß man ihr zugestehen, daß sie sich Mühe gibt, den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Denn von den Reifen wird heute mehr verlangt als früher, die Geschwindigkeiten sind allgemein höher geworden, und davon werden die Reifen wegen der zugleich verringerten Radgrößen besonders betroffen. Unter diesen Umständen ist es erfreulich, daß die durchschnittliche Lebensdauer der Reifen in den letzten Jahren im allgemeinen zugenommen hat. Ob freilich das Bestmögliche schon erreicht ist, mag dahingestellt bleiben, man kann nur hoffen, daß die Reifenfabriken angesichts des guten Geschäftes die Weiterentwicklung nicht vergessen. In diesem Zusammenhang erweist sich der Konkurrenzkampf als recht gesundes Regulativ.

Das Reifenangebot ist ziemlich unübersichtlich geworden, seitdem alle gängigen Reifengrößen in verschiedenen Qualitäten für normale und hohe Geschwindigkeiten, als Schlauchreifen und schlauchlos und innerhalb dieser Klassifizierung wieder mit Weißwand und als M+S-Reifen, auch diese teilweise mit Weißwand, verlangt werden. In unseren Aufstellungen wurde, von den Sportwagenreifen abgesehen, auf eine Angabe der einzelnen Lieferfirmen verzichtet, da die gängigen Größen von allen am deutschen Markt beteiligten Firmen zu gleichen Preisen geliefert werden. Bei den weniger gebräuchlichen Dimensionen gibt es kleine Differenzen; da nicht jede Größe von jeder Reifenfabrik hergestellt wird, empfiehlt es sich, in solchen Fällen besondere Angebote einzuholen. Die Michelin X-Reifen wurden getrennt aufgeführt, weil sie teurer sind und außerdem wegen ihrer ungewöhnlichen Eigenschaften – wir berichteten darüber in Heft 14 – eine Sonderstellung einnehmen. Sie sind nicht für alle Fahrzeuge geeignet und werden auch nicht in allen Größen hergestellt.

Personenwagenreifen

Reifengröße	mit Schlauch Decke DM	mit Schlauch Weißwand DM	mit Schlauch M + S DM	mit Schlauch Schlauch DM	schlauchlos Decke DM	schlauchlos Weißwand DM	schlauchlos M + S DM
4,40–8	25,10	31,40	—	5,20	—	—	—
4,40–10	33,—	41,30	36,30	6,50	41,50	50,20	44,90
4,80–10	36,80	46,—	40,50	6,60	45,60	—	49 50
5,00–10 [1])	36,80	—	—	6,60	—	—	—
5,20–10	41,50	51,90	45,70	7,10	51,—	62,—	55,40
4,40–12	39,70	49,60	43,70	7,—	49,—	59,40	53,20
4,80–12 [2])	47,60	59,50	52,40	7,—	—	—	—
5,20–12	49,80	62,30	54,80	7,30	60,—	73,10	65,20
5,20–13 [1])	52,80	—	—	8,—	—	—	—
5,60–13	53,70	67,10	59,10	8,—	64,80	78,90	70,50
5,90–13	59,50	74,40	65,50	8,60	71,50	87,20	77,80
6,40–13	72,10	90,10	79,30	9,10	85,30	104,—	92,80
6,70–13	83,40	104,50	91,70	9,10	97,10	119,—	106,—
5,00/5,20–14	55,20	69,—	60,70	7,70	66,—	80,50	—
5,60–14 [3])	59,50	74,90	—	8,60	72,10	87,90	—
5,90–14	63,50	79,40	69,90	8,80	75,90	—	—
6,40–14	77,90	97,40	85,70	10,30	109,—	—	—
4,25–15	47,—	—	51,70	6,90	56,60	68,90	61,50
4,80–15	53,—	—	—	6,90	62,90	—	—
5,00–15	54,80	66,50	60,30	7,90	—	—	—
5,00–15	59,80	—	65,80	8,10	71,30	—	77,60
5,00/5,25/5,60–15 [1])	56,60	70,80	62,30	8,90	68,80	83,70	—
5,20–15	59,40	—	—	8,10	70,90	—	—
5,50–15	72,70	—	—	9,10	—	—	—
5,60–15	56,60	70,80	62,30	8,90	68,80	83,70	74,80
5,90–15	69,50	86,90	76,50	9,10	82,50	102,70	89,90
6,40–15	79,50	99,40	87,50	11,20	95,20	116,—	103,50
6,70–15	94,40	118,—	104,—	11,20	111,—	135,50	121,—
7,10–15	—	—	141,—	12,40	—	—	—
7,60–15	136,—	167,—	147,—	19,—	—	—	—
4,50–16	57,80	—	—	7,40	—	—	—
5,00–16	61,50	76,90	67,70	8,10	73,10	—	79,60
5,25–16	69,60	—	76,60	8,10	—	—	—
5,50–16	77,10	96,40	84,80	10,30	91,80	112,—	99,90
6,00–16	104,—	129,—	—	10,30	—	—	—
6,50/6,70–16	117,50	—	—	12,60	—	—	—
4,50/4,75–17	66,40	—	—	7,70	—	—	—
5,00/5,25–17	91,40	—	—	8,90	—	—	—
4,00–19	50,40	—	—	7,20	—	—	—

[1]) Nur Michelin [2]) Nur Metzeler [3]) Nur Fulda

Schlauchlose M + S-Reifen mit Weißwand sind in folgenden Größen lieferbar:
5,60–13 (DM 86,—) 6,70–13 (DM 130,—)
5,90–13 (DM 95,—) 5,60–15 DM 91,10)
6,40–13 (DM 113,50)

Hochgeschwindigkeitsreifen

Diese Reifen sind für Dauergeschwindigkeiten bis 160 km/st und für vorübergehende Höchstgeschwindigkeiten bis 175 km/st ausgelegt. Die Qualität „extra" hat einen verstärkten Unterbau für schwere Fahrzeuge.

Reifengröße	mit Schlauch Decke DM	mit Schlauch Weißwand DM	mit Schlauch Schlauch DM	schlauchlos Decke DM	schlauchlos Weißwand DM
4,40–10	39,60	49,50	6,50	—	—
5,90–13	71,40	89,30	8,60	84,—	103,—
6,40–13	86,50	108,50	9,10	100,50	123,50
6,70–13	100,—	125,—	9,10	114,50	141,—
5,60–15	67,90	84,90	8,90	80,60	98,50
5,90–15	83,40	104,50	9,10	97,10	119,50
6,40–15	95,40	119,50	11,20	112,—	137,—
6,40–15 extra	114,50	143,—	11,20	132,—	162,—
6,70–15 extra	136,—	170,—	11,20	154,50	190,50
7,10–15 extra	153,50	192,—	12,40	174,—	214,50
7,60–15 extra	160,—	200,—	19,—	188,—	230,—
8,20–15 extra	197,—	—	19,30	—	—
5,00–16	73,80	92,30	8,10	86,—	105,50
6,70–16 extra	161,50	—	12,60	—	—

Michelin X-Reifen

Reifengröße	Decke DM	Schlauch DM
6,40–13	86,50	8,60
5,20–14	68,—	7,70
5,60–14	72,10	7,70
5,90–14	80,—	8,80
5,00–15	66,95	7,90
5,60–15	67,90	8,90
5,90–15	87,10	8,90
6,70–15	119,70	11,20
5,50–16	95,50	10,30
6,00–16	136,50	10,30
6,50/6,70–16	149,50	12,60

Sportwagenreifen

Hersteller	Reifengröße	Bezeichnung	Decke DM	Schlauch DM
Continental	6,40–13	Super Record	104.—	10,90
	6,40–13	Super Record Weißw.	130,—	10,90
	5,90–15	Super Record	100,—	10.90
	6,50/6,70–15	extra Super Record	162,—	12,20
	6,50/6,70–15	extra Super Record Weißw.	202,50	12,20
	5,00–16	Super Record	88,60	9,70
	5,25–16	Super Record	100,—	9,70
	6,00–16	extra Super Record	150,—	12,60
	6,00–16	extra Super Record Weißw.	187,50	12,60
Dunlop	5,90–15	Super Sport	100,—	10,90
	6,15–15	extra Super Sport	162,—	12,20
	6,50–15	extra Super Sport Weißw.	202,50	12,20
Firestone-Phoenix	6,50/6,70–15	extra Super Sport	162,—	11,20
Metzeler	5,90–15	Super Sport	100,—	10,90
	6,00–16	extra Super Sport	150,—	12,60

Neues vom FIAT 500

Wenn auch ein Leser dieser Zeitschrift unlängst anderer Meinung war: es ist dennoch unbestreitbar, daß sich der Fiat 500 bisher nicht gerade durch Temperament auszeichnete. Still und heimlich hat das Werk ihn aber nun mit mehr Leistung versehen, listenmäßig 16,5 PS statt bisher 15 PS. Bei geichbleibender Nenndrehzahl, 4000 U/min. Und diesmal ist es eine wirkliche Leistungserhöhung und nicht nur eine auf dem Papier. Der Fiat 500 war nämlich zuerst mit 13 PS präsentiert worden, sodann aber mit 15 PS. Beides offenbar CUNA-Norm, beide Motoren mit gleichen Einstelldaten – man kam nicht recht dahinter, was sie nun eigentlich nach DIN-Norm leisteten und wie sie sich unterschieden. Jedenfalls bot die 15 PS-Version nicht mehr Fahrleistung als die 13 PS-Version; die Beschleunigungskurven deckten sich punktgenau, und wenn im Blätterwald gelegentlich der 15 PS-Version mehr Temperament bescheinigt wurde, so war das entweder Einbildung der betreffenden Stoppuhren oder aber der bessere Einlaufzustand des zuletzt gefahrenen Wagens. Das konnte auch gar nicht anders sein: Es war der gleiche Motor, die Leistungserhöhung fand nur auf dem Papier statt.

Nun hat man sich eines besseren besonnen: Der Fiat 500 bekam einen anderen Vergaser (Weber 26 statt 24 IMB, Lufttrichter 21 mm, Hauptdüse 112, Luft 2,35), einen anderen Zylinderkopf (Verdichtung 1:7), eine Nockenwelle mit anderen Steuerzeiten, außerdem wurde der Ventilatordurchmesser reduziert. Das Ergebnis sind 16,5 PS bei 4000 U/min (CUNA-Norm?), echte 90–95 km/st, nicht erst nach vielen tausend Kilometern, und ein Gewinn von fast 10 Beschleunigungs-Sekunden bis 80 km/st. Kurz gesagt: der Fiat 500 hat endlich die Leistung bekommen, die zu einem sonst so hervorragend gelungenen Wagen gehört.

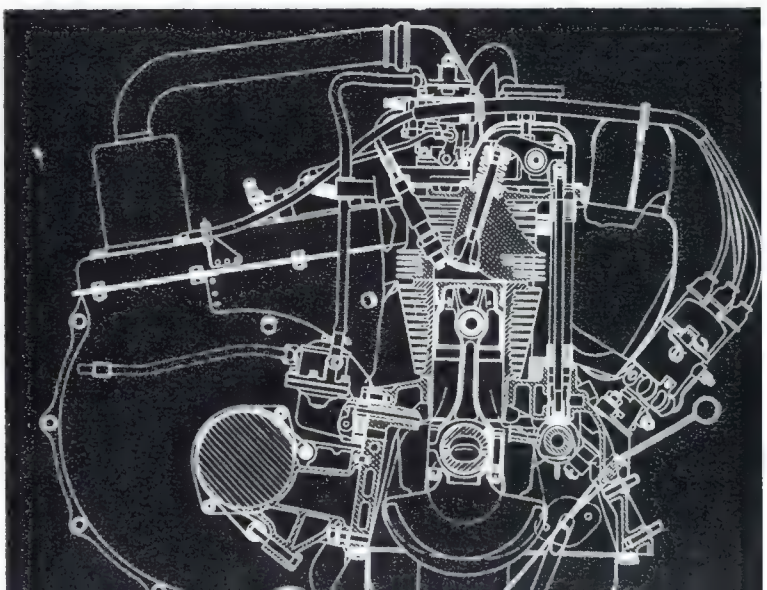
Fahreindrücke: Immer noch hat der Fiat 500 eine Drosselcharakteristik, Drehmomentmaximum schon bei 2500 U/min. Spürbare Schwungmassen und relativ geringe Spitzendrehzahl (ca. 4500 U/min) bedeuten unverändert gute Laufeigenschaften schon bei niedrigsten Drehzahlen. Man kann in der Ebene ohne Kupplungsquälen im II. Gang anfahren, die ruckfreie Mindestgeschwindigkeit liegt noch im III. Gang bei 15 km/st, im IV. Gang unter 30 km/st, der Wagen beschleunigt sauber aus diesen niedrigen Geschwindigkeiten heraus und stellt nicht allzu viele Ansprüche an schnelles Schalten im genau richtigen Augenblick. Was nun die neue Leistungscharakteristik bietet, zeigt sich in freudigerem Herandrehen an die im Tachometer eingezeichneten Schaltgeschwindigkeiten und (um etwa 500 U/min) darüber hinaus. Da war er bisher sehr träge und wurde erst bei höherem Alter lebendiger; jetzt kann er von vornherein freier atmen und wirkt nach oben hinaus viel weniger gehemmt. Man braucht nur etwa 29 sec von 0–80 km/st, etwa 5 bis 7 Sekunden mehr als ein entsprechend gefahrener 20 PS-Kleinwagen. Diese Differenz bleibt, aber man spürt sie in der Praxis nicht so sehr wie die bisherigen 15–17 Sekunden Differenz, zumal der Fiat ein ganz unerhört flinkes und übersichtliches Auto ist. Da ist es ähnlich wie beim Fiat 600, der gegenüber anderen 600ern verhältnismäßig lange Beschleunigungszeiten aufweist, was auf der Straße ebensowenig auffällt. Der 500 ist um 1 bis 2 Sekunden an ihn herangekommen, ohne daß der simple kleine 2/2-Sitzer und der mittelklassenmäßig angelegte 4-Sitzer sich deshalb beißen, mag der 600 auch zu einer Vergrößerung auf ca. 750 ccm anregen.

Auf der Autobahn spürt man den freieren Charakter der neuen Auslegung des 500 ebenfalls; wir stoppten bei einem Wagen mit 3000 km Laufstrecke eine Höchstgeschwindigkeit von 93 km/st, während bisher ca 86 bis 88 km/st erreicht wurden, die der Wagen auch bergab nicht gern überschritt. Dabei ist der kleine Fiat stets gleichmäßig sparsam. Bei ruhiger Fahrweise kommen kaum mehr als 5,5 Liter Verbrauch heraus, bei sehr scharfer Fahrweise etwa 6,8 Liter.

Die Serie wird schon seit einigen Wochen mit dem 16,5 PS-Motor ausgestattet, im Kraftfahrzeugbrief stehen nach wie vor nur 15 PS (?). Es wäre im übrigen eine schöne Geste des Werks, wenn Besitzer eines Wagens bisheriger Ausführung die Umbauteile zu einem günstigen Preis erhalten könnten. Es handelt sich um vier Teile: Zylinderkopf, Nockenwelle, Vergaser, Lüfter. Wir schätzen die unermäßigten Kosten einschließlich Umbau auf etwa 250 DM.

Außer diesem Serienmodell wird demnächst auch der Fiat 500 Sport lieferbar sein, der in Hockenheim insofern zu Kontroversen Anlaß gab, als man ihn hierorts noch nie gesehen hatte und seine Serienmäßigkeit anzweifeln konnte. Es gibt ihn aber doch: Äußerlich am Stahldach zu erkennen (bringt Geschwindigkeit, normales Klappdach ist aber auch lieferbar), bietet er ein erhebliches Plus an Leistung: Genannt werden 21 PS, die aus folgenden Maßnahmen gewonnen wurden: Erhöhter Hubraum (volle Ausnutzung der 500 ccm-Grenze, das Normalmodell hat nur 479 ccm) durch Vergrößerung der Bohrung um 1,4 mm = 499,5 ccm. Ein besonderer Zylinderkopf mit größeren Ventilen und stärkeren Ventilfedern ergibt eine Verdichtung von 1:8,6. Neue Nockenwelle, vergrößerter Lufttrichter am Vergaser (22 mm statt 21 mm am Weber 26 IMB) mit abgeänderter Gesamteinstellung und ein weniger schnell drehender Ventilator sind die Maßnahmen am Motor. Man ging von der Hinterachsuntersetzung 5,125 des Normalmodells auf 4,875, suchte also nicht so sehr Beschleunigung als Geschwindigkeit auch beim Ausdrehen in den Gängen. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 105 km/st angegeben, die Spitzendrehzahl mit knapp 5000 U/min, also immer noch relativ wenig. Als Beschleunigungszeit werden vom Werk 21 sec bis 80 km/st genannt; übliche Kleinwagen mit 20 PS brauchen meist etwas länger, der VW etwa das gleiche. Bei einem voraussichtlichen Preis von über 5500 DM kommt die Anschaffung der Sportversion allerdings für Alltagszwecke kaum in Frage. Mit seinen ausgezeichneten Fahreigenschaften vermittelt der Fiat 500 aber auch in der Normalausführung schon ein reichliches Maß an sportlichem Fahrvergnügen. *Si*

Der Motor des Fiat 500 leistet mit einem neuen Zylinderkopf und einem anderen Vergaser 16,5 PS. Die Sportversion mit 21 PS ist auch mit Stahldach lieberbar. (Kopfbild)



Unser Test:

DKW AU 1000

Trotz mancher Uniformierung der technischen Mittel hat doch jede Automobilfirma ihre konstruktiven Eigenheiten, die ihr einen ganz spezifischen Kreis von Anhängern und Kunden zudiktieren. Starrachse oder Pendelachse, Luftkühlung oder Wasserkühlung, Frontantrieb oder Heckmotor sind auch heute noch gegensätzliche Parolen, die leidenschaftlich erörtert und als Verkaufsargumente gegeneinander ausgespielt werden. Wer sich für diese oder jene Fahrzeugmarke entschieden hat, erhebt deren Besonderheiten gar zum Dogma, neben dem nichts anderes bestehen kann.

So ist das Wort, daß Zweitaktfahren eine Weltanschauung sei, gar nicht so abwegig. Seit 1919, als Rasmussen das Zweitaktprinzip in seinem ¼ PS-Spielzeugmotor „Des Knaben Wunsch" von der Theorie in die Praxis umsetzte, prallen die Meinungen um Für und Wider dieses Prinzips immer wieder aufeinander. Seine Verfechter führen die konstruktive Einfachheit, die vom ersten Kolbenhub ab wirksame Mischungsschmierung sowie die trotz geringer Verdichtung und Drehzahl hohe Hubraumleistung und das hohe Literdrehmoment ins Feld. Das sind alles unbestreitbare Vorteile, denen die Verfechter des Viertaktprinzips freilich nicht minder gewichtige Nachteile entgegenhalten, vorweg seine Empfindlichkeit gegenüber der Fahrweise, seinen unwirtschaftlichen Ölverbrauch, mangelnde Elastizität und schließlich ästhetische Dinge wie „Gasfahne" und unregelmäßigen Leerlauf. Die Tatsache, daß die Automobilindustrie heute nur noch wenige Anhänger des Zweitaktverfahrens in ihren Reihen hat, scheint den Verfechtern des Viertakters endgültig recht zu geben.

Bei uns ist, wenn man von den Herstellern ausgesprochener Klein- und Kleinstwagen absieht, die Auto Union die einzige Firma geblieben, die den Zweitaktgedanken noch hochhält. Anderwärts hat man sich, nämlich auf dem Umweg über den Benzineinspritzer, zwar alle Mühe gegeben, manche Vorzüge des Viertakters auch dem Zweitakter anzuerziehen, mußte aber bald erkennen, daß der Zweitakter dann jenen an baulichem Aufwand eher noch übertraf, ohne ihn in allen Punkten zu erreichen. Man ging schließlich den Weg des geringsten Widerstandes – man lief zum Viertakter über und war damit alle Sorgen los. Die Auto Union hat es nicht so leicht: Das Zweitaktverfahren bei DKW aufzugeben, wäre ein ähnliches Sakrileg wie einen Mercedes ohne Stern zu bauen. Tradition ist ein heiliges Ding, denn schließlich sind es jetzt genau dreißig Jahre, daß DKW Wagen mit Zweitaktmotor baut (damals einen 500 ccm-Zweizylinder). Der Erfolg blieb dem Zweitaktverfahren neben seinem Siegeszug im Zweiradbau auch hier nicht verwehrt. Davon zeugen die für Vorkriegsverhältnisse gewaltigen Produktionszahlen – bis Kriegsanfang verließen 255 000 DKW-Wagen das Band, und viele von ihnen laufen bekanntlich heute noch. Auch der finanzielle Zusammenschluß mit Daimler-Benz soll, so hieß es, an den konstruktiven DKW-Eigenheiten nichts ändern, also wohl auch nicht das Arbeitsprinzip des Motors. Wer freilich wollte den

Propheten spielen, wo die Fahrzeugkonstruktion immer schärfer von den steigenden Ansprüchen der Käuferschaft geformt und der Techniker immer deutlicher dem Kaufmann untergeordnet wird?

Die DKW-Nachkriegsentwicklung zeigt eine deutliche Tendenz zum Mittelklassewagen, die schon durch die Typbezeichnung „Der große DKW" unterstrichen wird. Fahrleistungsmäßig wie hinsichtlich der Innenraumverhältnisse wurde in mehreren Schritten das Niveau der 1,5 Liter-Klasse angestrebt und erreicht. Es gibt Leute, die DKW auf dem Gebiete des Kleinwagens mehr Chancen eingeräumt hätten, und die wohl bald Tatsache werdende Lösung des im vergangenen Jahr erstmals gezeigten 660 ccm-Zweizylinders scheint zu bestätigen, daß man diese frühere Domäne doch nicht aufzugeben gedenkt. Hier wird sich wohl am ehesten unter Wahrung der seitherigen Bauprinzipien die Typenabstimmung mit den Untertürkheimern durchführen lassen.

Von den ersten 23 PS der Nachkriegs-Meisterklasse kam man beim Dreizylinder auf 34 und 38, dann auf 40 und heute schließlich auf 44 PS (bzw. 55 PS bei der Sportausführung). Bezeichnenderweise holte man diese jetzige Leistung aus einer im Hubraum vergrößerten Maschine, nachdem es in der Serie offenbar schwer war, mit Sicherheit mehr als 40 PS ohne kompliziertes Mehr an Beatbeitung zu erzielen. Klar genug wurde wohl auch erkannt, daß der Motor eines der 1,5 Liter-Viertakterklasse adäquaten Wagens besondere Tugenden haben müsse, nämlich absolut sauberen und ruhigen Leerlauf und ausreichende Elastizität, damit die in der Stadt üblichen Geschwindigkeiten auch anders als im zweiten Gang stuckerfrei zu fahren waren und nicht allzuviel geschaltet werden mußte. Tatsächlich stellt der AU 1000, um das vorwegzunehmen, diesbezüglich einen klaren Schritt nach vorn dar. Das gründlich überarbeitete Auspuffsystem ist daran maßgebend beteiligt. Das früher so „blechige" Leerlaufgeräusch ist einem Klang gewichen, der eigentlich nur noch demjenigen mißfallen kann, der a priori etwas gegen Zweitakter hat. Beim Hochdrehen meldet sich die Maschine allerdings vernehmlich wie eh und je.

Die 980 ccm-Maschine entstand aus dem 896 ccm-Motor (unter Beibehaltung des 76 mm-Hubs) durch Vergrößerung der Bohrung von 71 auf 74 mm. Das neue Auspuffsystem, die von 7,0 auf 7,25:1 angehobene Verdichtung und eine leichte Erhöhung der Drehzahl von 4250 auf 4500 Touren sorgten dafür, daß die Höchstleistung von 40 auf 44 PS anwuchs; das maximale Drehmoment stieg von 7,8 mkg recht ansehnlich auf 8,5 mkg. Das ist, vom Hubraum her betrachtet, respektabel, verblaßt aber doch, wenn man die zu vergleichenden 1,5 Liter-Viertakter zum Vergleich heranzieht, denn dort sind Drehmomente um 10 mkg und Leistungen von 45 bis 60 PS die Norm. Freilich muß man für sie mehr Steuer zahlen, aber diese spielt im Gesamtetat eines Wagens dieser Größenklasse eine recht untergeordnete Rolle. Obwohl beim neuen DKW die Nenndrehzahl auf 4500 Touren hochging, hat sich die Drehzahl für das Drehmomentmaximum von 2750 auf 2100 U/min senken lassen, womit der Beweis erbracht ist, daß der Zweitakter nicht unbedingt nur „oben etwas drin" haben muß. Auch hier freilich zeigt sich die Viertakterkonkurrenz nicht unterlegen. So schön es gelingt, den AU 1000 jetzt satt mit 40 km/st im vierten Gang durch die Stadt trudeln zu lassen, so unentbehrlich ist hier der zweite Gang geblieben, wenn aus diesem Tempo zügig beschleunigt werden soll. Die hierfür so charakteristische Beschleunigungskurve aus 30 km/st weist dies durch ihre nach wie vor konkave Form im unteren Tempobereich deutlich aus. Wenn mir der DKW-Vertreter und -Anhänger entgegenhält, deshalb habe ja der DKW vier Gänge, so ist das Ansichtssache und kein Beweis dafür, daß andere Firmen auf dem Holzweg sind, wenn sie ihren Motoren auch „unten" Kraft einhauchen. Zumindest ist es kein Wunder, wenn der Käuferkreis nicht systematisch ausgeweitet wurde, denn eine solche Einstellung geht glatt an den Zeichen der Zeit vorbei und wird von den heißen Bemühungen der DKW-Konstrukteure selbst Lügen gestraft, die im Rahmen des dem Zweitakter überhaupt Innewohnenden alles tun, um hier Besserung zu schaffen. Es gelang immerhin, beim AU 1000 die Beschleunigungszeiten des 38 PS – 3 = 6 für den vierten Gang zu halten, obwohl er eindeutig schneller wurde.

So aufgeschlossen die Düsseldorfer gegenüber manchen technischen Neuerungen, wie dem Saxomat-Kupplungsautomaten, sind, so klar wurden die Prinzipien des 3 = 6 beibehalten. Die Maschine steht wie bisher vor der Vorderachse; eine Verbindungswelle gibt das Drehmoment von der Kupplung an den abschaltbaren Freilauf und das hinter der Vorderachse liegende, viergängige Getriebe weiter, das mit Ausnahme des ersten Ganges synchronisiert ist und sich vom Lenkrad her leicht und sicher schalten läßt. In den zwei Hauptschaltebenen liegen jeweils der I. und II. bzw. der III. und IV. Gang genau umgekehrt wie bei der sonst üblichen Viergangschaltung; der Rückwärtsgang wird über eine Sperre durch Hineindrücken des Schalthebels gefunden. Schon hier will ich sagen, welche Erleichterung dem Nicht-Saxomat-Besteller auch der simple Freilauf bietet, gibt er doch die Möglichkeit, wenigstens die oberen Gänge sozusagen vorzuwählen, also ohne Kuppeln zu schalten. Das geht einwandfrei, sobald Gas weggenommen, der Motor also auf niedrige Drehzahl gebracht wurde, und erweist sich als Teilersatz für einen Kupplungsautomaten. Das Getriebe selbst hat die Übersetzungssprünge des großen 3 = 6 wie auch dieselbe Achsübersetzung von 4,72:1.

Ausgesprochen kritische Drehzahlen wie frühere Modelle kennt der 980 ccm-Motor nicht mehr, es sei denn bis auf einen ganz engen Bezirk, der sehr schnell durchfahren und somit nur dem aufmerksamen Ohr vernehmbar wird, also keineswegs störend in Erscheinung tritt. Deutlicher ist schon die noch nicht behobene Klingelempfindlichkeit in manchen Teillastbezirken (nie bei Vollgas, wo man sie beim überforderten Viertakter kennt), die bei Verwendung von Superkraftstoff eher noch stärker wird. Das Mischungsverhältnis 1:40 für die Ölzumischung zum Kraftstoff scheint sich allen Erfahrungen nach gut bewährt zu haben und nahm den Zweitaktgegnern gleich mehrere gewichtige Argumente, nämlich den Hinweis auf den hohen Ölverbrauch und auf die Ölfahne im Auspuff. DKW schreibt entweder Markenöle der Viskosität SAE 40 plus Autol Desolite oder Spezial-Zweitaktmotorenöle (sogenannte Selbstmischer) vor. Zugege-

benermaßen ist die sichtbare und unsichtbare (dafür riechbare) Gasfahne weitgehend verschwunden, aber es ist durchaus nicht immer möglich, in der Praxis das Verhältnis 1:40 einzuhalten, vollends wenn man die Gewohnheit hat, den Tank strichvoll füllen zu lassen (Tester müssen das wegen der Verbräuche auf Teilstrecken, und so mancher Fahrer tut das gleichfalls). Weil man nicht zu arm mischen will und weil 0,2 Liter das kleinste an Tankstellen übliche Ölmaß sind, geht man auf Sicherheit – und mischt dann in der Praxis statt 1:40 eben 1:35 oder gar 1:30. Auch die 1:40-Mischung ergibt noch einen erheblich höheren Ölbedarf als bei einem Viertakter (reeller Verbrauch plus Ölwechsel), erst recht seitdem Ölwechselzeiten von 4000 und mehr Kilometern eingeführt werden.

Auch das Fahrgestell des AU 1000 ist das des großen 3 = 6. So ist der verwindungssteife, alle Karosseriearten bis zum Roadster erlaubende Kastenprofilrahmen zu finden, an dem die Vorderräder mit unteren Querlenkern und oberer Blattquerfeder, die Hinterräder mit Starrachse, hochliegender Blattquerfeder (Schwebeachse) und Schubstreben angelenkt sind. Die Bremsen mit 678 cm² Bremsfläche sind übernommen und zeichnen sich auch hier wohltuend durch gute Wirkung schon bei relativ geringen Pedaldrücken aus.

Was das Bremsvermögen des Zweitaktmotors angeht, kann ich die einführenden Worte der dem Testwagen beigegebenen Pressemappe nicht anerkennen. Daß ein bestimmter Bauteil stets nur eine einzige Funktion übernehmen soll, um für diese Funktion optimal auslegbar zu sein, hat schon Ricardo ausgesprochen; aber es scheint mir doch zu kühn, daraus den Schluß abzuleiten, daß ein Motor ausschließlich Antriebs-, nicht aber zugleich durch Gaswegnehmen auch Bremsaggregat sein dürfe – wohin kämen da die Nutzfahrzeuge? Was durch den bremsenden Motor an höherem Verschleiß im Triebwerk entsteht – die Antriebsdrehmomente sind zudem beträchtlich höher als die Momente aus dem bremsenden Motor –, wird ja schließlich an Bremsbeanspruchung gespart. Wenn es nötig ist, braucht man eben eine bestimmte Verzögerung – schafft sie der Motor allein, dann umso besser. Das ist an sich ein Argument gegen den Freilauf, der einstens geschaffen wurde, um gewisse Nachteile des Zweitakters hinsichtlich Verbrauch und Fahrannehmlichkeit zu verschleiern, und der heute vielleicht angesichts der fortgeschrittenen Entwicklung entbehrlich wäre, aber doch den Vorteil der Schalthilfe hat.

Gern nimmt man von den vorn angeschlagenen Türen Notiz. Sie dienen der Sicherheit und dem bequemen Einstieg. Die Fenster sind voll versenkbar, ein Mittelpfosten ist nicht vorhanden.

Auch die Lenkung mit 19,4:1 Übersetzung (2,5 Lenkradumdrehungen) ist gleichgeblieben. Sie wird wegen ihrer Direktheit vom DKW-Anhänger sehr geliebt, bewährt sich auch bei schneller sportlicher Fahrt, geht aber beim Rangieren recht schwer. Daß es nicht weniger exakte und doch in allen Situationen leichtgängige Zahnstangenlenkungen gibt, haben schon andere Fronttriebler bewiesen. Allzu deutlich beschränkt beim AU 1000 auch der maximal 33° betragende Vorderradeinschlag der Frontantriebsgelenke den Spur- und Wendekreis, so daß man öfters noch zurücksetzen muß, wo wesentlich größere Wagen mühelos herumkommen. Die Federungseigenschaften sind durchaus befriedigend, wenn auch manchmal sehr kurze Nickbewegungen zu beobachten waren, die vielleicht auf nicht ganz intakte Stoßdämpfer zurückzuführen sind. Ein Lob verdient übrigens auch die Handbremse, die ohne Beeinträchtigung des Fahrers sowohl im freien wie angezogenen Zustand sicher arretiert.

Karosserietechnisch unterscheidet sich der neue Typ vom 3 = 6 äußerlich eigentlich nur durch das Chromband mit den vier Auto Union-Ringen über dem Kühlergrill und den chromstreifenlosen Kofferraumdeckel. Um so mehr begrüßt der Eingeweihte jedoch die vorn angeschlagenen Türen, die ja nicht nur der Sicherheit dienen sollen, sondern auch den Einstieg erleichtern, falls auf dem Parkplatz ein anderer Wagen zu dicht aufgefahren ist. Gerade für solche Fälle würde man sich aber auch über ein Schloß an der rechten Wagentür freuen! Die Türen der DKW waren von je erstaunlich breit, und sie erlauben beim AU 1000 sogar, die Vordersitze fest am Boden zu verankern, womit so manches Klappergeräusch vergangener DKW-Typen verschwunden ist. Die Sitze sind somit nicht mehr voll abklappbar, sondern nur noch die Rücklehnen. Die Sitzposition ist nach wie vor ziemlich flach, was ich nicht als Nachteil verbuchen kann; die Rücklehnensteilheit ist nicht verstellbar, um so größer ist der Verstellbereich der ganzen Sitze vor und zurück. Die typische DKW-Karosserieform hat zur Folge, daß auf den Hintersitzen bedeutend mehr Bewegungsfreiheit gegeben ist als vorn: 1350 gegen 1280 mm Ellbogenfreiheit und 900 gegen 850 mm Höhe über den Sitzen. Dafür sind die hinteren Armlehnen wegen der unmittelbar angrenzenden Radkästen extrem kurz geraten. Die Kniefreiheit auf der Fondbank liegt, je nach Vordersitzverstellung, zwischen 140 und 320 mm. Der Testwagen wies Zweifarbenlackierung auf (blau mit hellem Dach), die sich in der Innenausstattung von Polster- und Seitenbezügen wiederholte (Blau plus hellem Grau), während der so gut wie nicht gepolsterte Dachhimmel einfarbig grau ausgeführt war. Die vorn angeschlagenen Türen haben den Betätigungsgriff vorn, d. h. in nächster Nähe der Angeln, wodurch das Öffnen der rechten Türe vom Fahrersitz aus nicht erleichtert wird.

Bemerkenswert sind die voll abkurbelbaren, mittelpfostenlosen Seitenfenster und die Verbundglas-Windschutzscheibe. Auch die vorderen Fensterausstellflügel fehlen nicht. Die indirekte Belüftung bzw. Heizung ist stufenlos regelbar, wenn auch ohne Defrostergebläse. Nun nimmt der Zweitakter ohnehin sehr schnell Betriebstemperatur an, beim DKW noch unterstützt durch die Kühlerjalousie, wobei man sich merken sollte, daß der Zweitakter eher zu heiß als unterkühlt gefahren werden muß, um der allfälligen Kaltkorrosion und der vorzeitigen Verkokung der Steuerschlitze Einhalt zu gebieten. Es ist bestimmt kein Märchen, daß man es einem DKW sofort anmerkt, ob er übertrieben schonend oder scharf, oder ob er im Langstrecken- oder Stadtbetrieb gefahren wurde! Die Sichtverhältnisse sind gut, die Platzverhältnisse auch für einen nominellen Fünfsitzer einigermaßen ausreichend. Der Kofferraum leidet etwas unter der allseits konvexen Form des DKW-Hecks – er ist zwar tief, aber auch flach. Das nur teilweise nach oben abgedeckte Ersatzrad nimmt doch erheblich Platz weg. Ich liebe heute zudem das freiliegende, weil stets Gummiduft dünstende Reserverad im Kofferraum nicht mehr besonders. Die Seltenheit von Reifenpannen entwertet das Argument, daß der Ersatzreifen ohne Umladen des Gepäcks zugänglich sein sollte, immer mehr, und beim DKW wird man im Ernstfalle auch so einen Teil des Feriengepäcks zum Erreichen des Reserverades ausräumen müssen.

Die Ausstattung ist teils besser als normal, teils verzichtet sie auf Dinge, die anderswo längst Usus sind. So findet man gepolsterte Sonnenblenden (rechts mit Spiegel), aber scharfe Rücklehnenkanten, zwei Aschenbecher, aber keinen Zigarrenanzünder, Blinker, die aber nicht rückstellend sind. Für grundsätzlich gute Ausstattung sprechen aber Lenkschloß, Kipprückblickspiegel, selbsttätig abstellende Parallel-Scheibenwischer, elektrische Zeituhr, Lichthupe und asymmetrisches Abblendlicht, während man die Scheibenwaschanlage noch vermißt. Die Innenbeleuchtung spricht auf das Öffnen der Fahrertüre an. Wenn man diese Ausstattung lobt, so darf man nicht den Preis des AU 1000-Coupès außer acht lassen, der mit 7125.– DM in der einfachsten Ausführung (einschließlich der serienmäßigen Heizung) weit in das Preisgefüge der 1,5 Liter-Viertakter-Klasse hineinragt. Hier gibt es dafür sogar bereits sogenannte Luxusmodelle mit wesentlich mehr an Ausstattung wie Fahrleistung, so daß man sich den Wunsch, AU 1000-Fahrer zu werden, schon etwas kosten lassen muß.

Wir haben uns mit den Tugenden und Untugenden des Zweitakters schon so ausführlich auseinandergesetzt, daß es der Auto Union offensichtlich schwerfiel, uns einen Testwagen zu geben. Nun, auch der AU 1000 ist ein typischer DKW geblieben, mit allen seinen Stärken und (hier freilich abgemilderten) Schwächen, die letzten Endes jedes Fabrikat und jeder Typ hat. Wesentlich angenehmer ist zweifellos das Fahren in der Stadt geworden, und der Wagen hat vor allem an Spitze zugelegt, lag sie doch bei 131 km/st. Schnell waren die (gut eingefahrenen und stramm hergenommenen) DKW ja schon immer, aber die 130 km/st-Grenze respektierten zumindest die serienmäßigen, nicht nachträglich behandelten Wagen. Angesichts dieser hohen Endgeschwindigkeit ist auch das Temperament nicht schlechter geworden: ab Stand auf 80 km/st in 16,5 sec und auf 100 km/st in 28 sec. Das setzt natürlich Vollgas voraus, das wegen des Stufengaspedals nur unbequem zu erreichen ist, denn ab „Druckpunkt" muß sich die Ferse vom Boden lösen und die Fußspitze unnatürlich nach unten gedrückt werden. Das ist wohlgemeinte Absicht, auf die Dauer aber doch ermüdend. Mit der Gaspedalstellung am Druckpunkt läuft der AU 1000 auf der Ebene gut und gerne 110–115 km/st, so daß man die Garantie hat, auf durchschnittlicher Autobahn in der ersten Stufe runde 100 km/st Schnitt zu schaffen,

ohne daß der Verbrauch über 10 Liter/100 km klettert. Was das Beschleunigen anbelangt, so läßt sich der Viertaktgewöhnte sehr leicht täuschen, denn die doppelte Zündungszahl des Zweitakters suggeriert ihm doppelte Drehzahl und doppelt rasantes Anwachsen dieser Drehzahl. Mit Stoppuhr und geeichtem Tachometer sieht es dann mit dem Beschleunigen nicht mehr so wild aus. Das Tachometer des Testwagens war übrigens mit 5% Voreilung bei der Geschwindigkeitsanzeige erträglich ehrlich und mit 1,5% zu wenig Anzeige im Weg sogar selbstbetrügerisch.

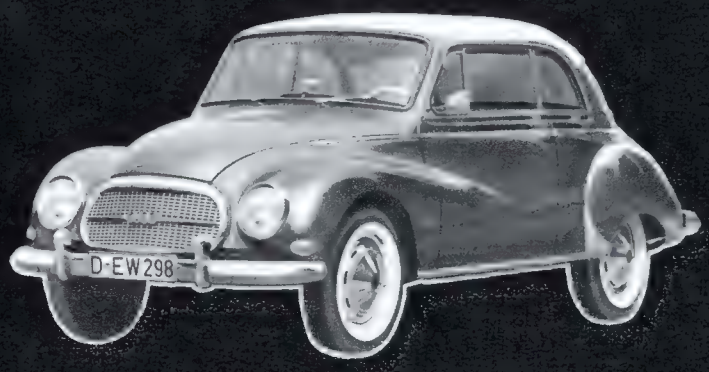
Der Verbrauch des Zweitakters ist ein heikles Kapitel, denn man hört die widerspruchvollsten Ansichten. Werkseitig hat die Auto Union erstens den Freilauf und zweitens das Stufengaspedal geschaffen, aber damit allein ist es eben noch nicht getan. Der Zweitakter haßt starkes Gasgeben mehr als das Touren des Motors. Wie sehr die Fahrweise den Verbrauch auch des AU 1000 beeinflußt, zeigt folgende Beobachtung: Auf der Teststrecke ab Lindau, die ja schonend und sparsam gefahren wird, erreichte ich spielend einen Mindestverbrauch von 6,8 Liter/100 km, den bisher kaum ein gleichstarker Viertakter unterschritt; auf der Beschleunigungs-Meßfahrt, wo bis auf kurze Ausnahmen ständig Vollgas gefahren wird, kam ich – auf 14,6 Liter/100 km! Wen will es da wundern, wenn man in der Stadt je nach Fahrstil 8 oder 12 Liter/100 km, im großen Jahresschnitt aber 7,5 oder 11 Liter/100 km verbrauchen kann? Die DKW-Vertreter täten gut daran, ihre Kunden entsprechend einzuweisen, und die sonst gute Betriebsanleitung dürfte diesem Kapitel getrost noch mehr Raum widmen. Insgesamt lag mein Verbrauch – bei bewußt nicht immer zweitaktrichtiger Fahrweise – bei 9,8 Liter/100 km im gemischten Stadt-Land-Autobahnverkehr. Die Teststrecke ergab außer dem schon genannten Minimalwert (bei 53,1 km/st Schnitt) Folgendes: Stuttgart–Lindau bei 66 km/st Schnitt den sehr ordentlichen Verbrauch von nur 8,65 Liter/100 km, Autobahn bei 115,5 km/st Schnitt weniger als 10, nämlich 9,8 Liter/100 km Gemisch. Die Gesamtrundstrecke erbrachte 8,25 Liter/100 km bei 67,7 km/st Durchschnitt, womit wohl der Beweis erbracht ist, daß der AU 1000 schnell und doch sparsam zugleich gefahren werden kann und die Schuld an zu hohem Verbrauch weniger auf das Konto der Fahrverhältnisse als auf das Konto des Fahrers geht.

Fassen wir denn zusammen: Der AU 1000 kann von Haus aus durchaus sparsam sein und wird nur durch widrige Verhältnisse und zweitakterungewohntes Fahren zum Spritsäufer. Frontantrieb, Schwebeachse und nicht allzu weiche Federung sorgen für immer noch tadellose Straßenlage, sehr gut ausgewogene Bremsen für die notwendige Fahrsicherheit. Platz für 5 Personen ist vorhanden, der Einstieg trotz nur zweier Türen sehr ordentlich. Mit 130 km/st Spitze ist der AU 1000 so schnell, wie es dem Großen 3 = 6 im Volksmund angedichtet wurde, und das Temperament ist für den, der keinen Sportwagen erwartet, immerhin ansprechend. Die Ausstattung ist guter Durchschnitt – in manchem dürftiger, in manchem aber besser. Ob Zwei- oder Viertakter, das muß jeder mit sich selbst abmachen; nicht jedem gelingt es, ein guter Zweitaktfahrer zu werden! Wem es aber gelingt, und wer ein persönliches Verhältnis zu seinem Wagen hat, der kann am jüngsten DKW immensen Spaß haben.

Dipl.-Ing. W. Buck

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

DKW AU 1000



MOTOR

Zweitakt-Dreizylinder-Ottomotor in stehender Bauart und in Reihe, Bohrung x Hub 74x76 mm, Hubraum 980 ccm, Verdichtung 7,25:1, Leistung 44 PS bei 4500 U/min, max. Drehmoment 8,5 mkg bei 2100 U/min, Kurbelwelle vierfach wälzgelagert, Thermosiphonkühlung mit Ventilator und Kühlerjalousie (Wasserinhalt 8,5 Liter), Mischungsschmierung (1:40), 1 Solex-Fallstromvergaser 40 JCB, mechanische Kraftstoffförderung, 45-Litertank im Heck (10 Liter Reserve), Batterie 6 V 66 Amp.st. (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung (4500 U/min) 11,4 m/sec, bei 100 km/st (3730 U/min) 9,45 m/sec.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, im zweiten bis vierten Gang synchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,82, II. 2,22, III. 1,31, IV. 0,913; Rückwärtsgang 4,58; Achsantrieb 4,72:1, Ölinhalt von Getriebe nebst Achsantrieb 2,5 Liter, Freilauf, Frontantrieb.

FAHRWERK

Kastenprofilrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Querblattfeder, hinten Starrachse an Längslenkern und Querblattfeder (Schwebeachse), vorn und hinten doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer, Bereifung 5,60–15 schlauchlos (1,4/1,7 atü), Zahnstangenlenkung (19,4:1), hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 678 cm², Handbremse auf die Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2350 mm, Spurweite 1290/1350 mm, Bodenfreiheit 195 mm, Außenmaße 4225x1695x1465 mm, Wendekreisdurchmesser 11 m, Wagengewicht vollgetankt 930 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1305 kg.

Geschwindigkeitsbereiche:

I. Gang	0 bis 30 km/st
II. Gang	10 bis 60 km/st
III. Gang	20 bis 95 km/st
IV. Gang	ab 30 km/st
Höchstgeschwindigkeit	131 km/st

Beschleunigung:

0 bis 60 km/st	11 sec
0 bis 80 km/st	16,5 sec
0 bis 100 km/st	28 sec
0 bis 120 km/st	47,5 sec

Steigfähigkeit:

I. Gang	36% (10 km/st)
II. Gang	20% (20 km/st)
III. Gang	12% (30 km/st)
IV. Gang	7% (40 km/st)

Leistungsgewicht:

fahrfertig	21,1 kg/PS
voll belastet	29,7 kg/PS

Verbrauch (Gemisch 1:40):

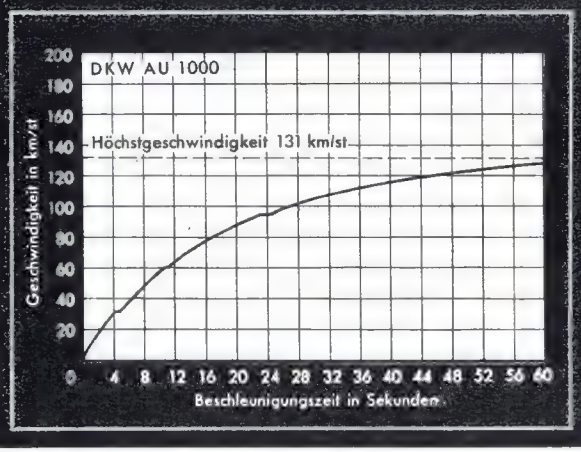
bei 60 km/st	6,1 Liter/100 km
bei 80 km/st	7,1 Liter/100 km
bei 100 km/st	8,6 Liter/100 km
bei 120 km/st	12,2 Liter/100 km
nach DIN 70030	8,6 Liter/100 km
Testverbrauch	9,8 Liter/100 km
Streubereich	6,8 bis 14,6 Liter/100 km

Wartung: (Empfehlungen lt. Betriebsanleitg.)

Motorölwechsel	entfällt
Schmierdienst	alle 2500 km
Einfahrvorschriften	2000 km

PREIS

Coupé viersitzig	DM 6950.—
Heizung	DM 175.—
Schiebedach	DM 385.—
Saxomat	DM 275.—
Blaupunkt „Hamburg"	DM 295.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr ..... DM 144.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 260.— +5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 294.— +5%

Der Fahrkunst letztes Kapitel:

Auf Autobahnen

Neben Landstraßen, die noch heute nicht anders aussehen als zur Kutschenzeit, haben wir zum Glück schon einige gut ausgebaute Schnellverkehrsstraßen und – als Erbe einer in großen, leider zu großen Maßstäben denkenden und darin versunkenen Epoche – die Autobahnen. Die Idee der Autobahnen war kein Kind des „Dritten Reiches", sondern sie entsprang einem zukunftsbejahenden Willen zur Motorisierung, der politischen Machtgelüsten durchaus ins Konzept paßte, im Grunde aber nichts mit ihnen zu tun hatte. Die gleiche Grundidee hat im noch heute zukunftsgläubigen Amerika keinen Abbruch erfahren und verwirklicht sich in einem ständig wachsenden Netz großzügig gebauter Highways. Bei uns übernahm man die Autobahnen als höchst willkommene Verkehrswege, sah sich aber zunächst kaum in der Lage – was nach einer nationalen Katastrophe verständlich ist – ihren Ausbau in gleich großzügiger Manier fortzusetzen.

Die Zeiten sind andere geworden. Die Motorisierung – als „Volksmotorisierung" vor 20 Jahren noch Fernziel – ist da, mit allen verkehrsmäßigen und wirtschaftlichen Konsequenzen. Heute ist – was damals keineswegs der Fall wir – das Automobil als Wirtschaftsfaktor in der Lage, die großzügige Fortsetzung der großzügigen Pläne ökonomisch zu rechtfertigen und finanziell zu tragen. Aber man besinnt sich der darin liegenden Verpflichtungen nur sehr zögernd und betrachtet die Automobilwirtschaft als willkommene Geldquelle für andere Zwecke. Das rächt sich in einer allgemeinen Verkehrsunsicherheit, so sehr man auch die wahre Ursache zu verschleiern sucht. Die Straßen von 1940 können für 1960 nicht mehr zeitgemäß sein, aber der Ausbau geht nur im Kriechtempo vor sich.

So trägt der gesamte Autobahnverkehr deutlich den Stempel des Provisorischen. Das offenbart sich besonders in der Mischung verschiedener Komponenten, die nicht zusammenpassen können: Schwerlastverkehr, Kurzstreckenverkehr, langsamer und schneller Reiseverkehr sind sich, auf einer Doppelfahrbahn zusammengedrängt, ständig im Wege. Der Autobahnverkehr ist durch eine dauernde gegenseitige Auseinandersetzung dieser verschiedenen Komponenten gekennzeichnet. Seine reibungslose Abwicklung ist nur möglich, wenn sich jeder dessen bewußt ist und sich entsprechend verhält.

Ihrem Wesen und ihrem Zweck nach sind Autobahnen Schnellverkehrsstraßen, und sie bedeuten in diesem Sinn tatsächlich die Verwirklichung neuer Möglichkeiten. Sie sind „Bahnen", frei von Kreuzungen und Ortsdurchfahrten und auf hohe Geschwindigkeiten angelegt. Auf ihnen ist es möglich, mühelos stundenlang Durchschnitte von weit über 100 km/st zu fahren und das Auto damit auf Mittelstrecken bis zu 1000 km – andere haben wir ja im innerdeutschen Verkehr kaum – jedem anderen Verkehrsmittel überlegen zu machen. Auch mit dem Flugzeug wird man kaum jemals – von Haustür zu Haustür gerechnet – so kurze Reisezeiten ermöglichen können wie mit einem schnellen Wagen auf der Autobahn, wenn der Autobahn ihr Charakter als Schnellverkehrsstraße erhalten bleibt. Läßt man freilich ein von Fahrzeugen aller Art verstopftes ungenügendes Betonband daraus werden – an manchen Stellen ist es schon so weit –, dann verliert das Ganze seinen Sinn. Die dritte oder sogar vierte Fahrbahn in jeder Richtung ist in Amerika keine Seltenheit – bei uns kommt man kaum mit den Reparaturen nach, die auf den vorhandenen Fahrbahnen notwendig werden.

Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, daß der Autobahnverkehr nicht mit der Geschwindigkeit läuft, die ihm eigentlich angemessen ist. Hinzu kommt, daß die auf der Autobahn möglichen Geschwindigkeiten vom größten Teil ihrer Benutzer nicht ausgenutzt werden. Oft wohl aus dem Gefühl heraus, daß Geschwindigkeiten über 100 km/st – eine Grenze, die 80% der Autobahnbenutzer nicht überschreiten – gefährlich sind. Was ist an dieser Ansicht richtig?

Richtig ist, daß Geschwindigkeiten immer gefährlich sind. Eine Grenze, von der an Geschwindigkeiten „noch gefährlicher" werden, gibt es aber nicht. Ob eine Geschwindigkeit beherrscht werden kann, hängt von den äußeren Voraussetzungen ab. Auf der Autobahn sind diese Voraussetzungen straßenseitig für Geschwindigkeiten über 100 km/st immer und für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/st fast immer gegeben. Gründe, diese Geschwindigkeiten nicht auszunutzen, liegen darum immer in anderen Komponenten: im Fahrzeug und in der Verkehrssituation.

Nachlässigkeiten am Fahrzeug sind auch beim normalen Fahren nicht zu rechtfertigen. Wahrscheinlich fahren aber viele Leute auf der Autobahn in dem dunklen Bewußtsein nicht allzu schnell, daß irgend etwas am Fahrzeug passieren könnte. Und für einen großen Teil gerade der schlimmsten Autobahnunfälle sind tatsächlich schlechte Reifen oder mangelhafte Bremsen verantwortlich zu machen. Man soll es sich darum als absolute Selbstverständlichkeit angewöhnen, sein Fahrzeug intakt zu halten. Abgefahrene Reifen gehören nicht auf die Autobahn, auch runderneuerte sind ein Risiko, das die Ersparnis nicht rechtfertigt. Daß der normale Reifendruck stimmt, ist das mindeste, was man wissen muß, für schnelle Langstreckenfahrten sollten es aber 0,1 bis 0,2 atü mehr sein.

Natürlich ermöglicht nicht jedes Fahrzeug jede Geschwindigkeit. Die natürlichste Grenze setzt auf der Autobahn die Leistungsfähigkeit des Motors, auf die dadurch mögliche Höchstgeschwindigkeit ist zumeist auch das Fahrwerk abgestimmt. Die Höchstgeschwindigkeit kann bei einigen kleineren Wagen mit der Dauergeschwindigkeit gleichgesetzt werden, wofür der Volkswagen das beste Beispiel ist. Jedem Motor kann man das allerdings nicht zumuten, und Überdrehen über die Höchstgeschwindigkeit und damit ungefähr auch Höchstdrehzahl hinaus vertragen nur sehr wenige. Schon deswegen sollte man auch auf langen Gefällen, die manchmal dazu verlocken, bei seinen Leisten bleiben. Hinzu kommt, daß die Bremsen heutzutage selten überdimensioniert sind, weil man in den kleinen Rädern mit Müh und Not gerade so viel Bremsfläche unterbringt, wie als Mindestmaß nötig ist. Es ist nicht einfach zu erklären, aber in den meisten Wagen merkt man sehr schnell, bei welcher Geschwindigkeit man sich noch sicher fühlen kann. Darüber hinauszugehen ist dann eben wirklich Leichtsinn. Jeder, der einmal in einem wirklich schnellen Wagen gesessen hat, wird aber wissen, wie relativ Geschwindigkeitsmaße aufgefaßt werden müssen. 130, 150 oder 180 km/st, die bei verschiedenen Wagen jeweils die deutlich fühlbare Grenze der Gemütlichkeit darstellen, erscheinen in Fahrzeugen, die dafür gebaut sind, als nicht im geringsten ungewöhnlich oder riskant. Solange wir verschiedenartige Fahrzeuge haben, kann es auch kein einheitliches Maß zur Beurteilung von Geschwindigkeiten geben.

Es ist freilich nicht immer möglich, auf einer vielbefahrenen Autobahn die Leistungsfähigkeit eines schnellen Wagens voll auszunutzen. In Amerika, wo die Masse der Automobile sich in ihren Fahrleistungen kaum unterscheidet, bilden sich ganz automatisch auf den Autobahnen Einheitsgeschwindigkeiten heraus, die von allen eingehalten werden. Diese Uniformierung, so bedauerlich sie einerseits ist, setzt natürlich die Unfallgefahr herab. Wesentlich für ihre Durchführung ist allerdings mehr als ein Höchstgeschwindigkeitslimit die Ansetzung einer Mindestgeschwindigkeit. Der auf vielen USA-Highways gegebene Spielraum zwischen etwa 85 und 110 km/st ist bei uns wegen der vielen langsameren Fahrzeuge nicht zu verwirklichen, eine noch geringere Mindestgeschwindigkeit würde aber den Zweck, Überholvorgänge zu vermeiden, illusorisch machen und ist damit ziemlich sinnlos.

Überholvorgänge sind auf unseren Autobahnen so lange unvermeidbar, wie sich Fahrzeuge von völlig verschiedener Leistungsfähigkeit auf ihnen bewegen. In diesen Überholvorgängen liegt zugleich die eigentliche Problematik unseres Autobahnverkehrs. Sie machen es unmöglich, die Vorschrift des Rechtsfahrens, die auf Autobahnen nicht weniger gilt als auf anderen Straßen, zur Geltung zu bringen. Stets rechts fahren können nur die ganz langsamen Fahrzeuge, alle anderen müssen ständig überholen. Der 60 km/st fahrende Lastzug muß am anderen vorbei, dem es nur für 50 km/st reicht. Der übervorsichtige,

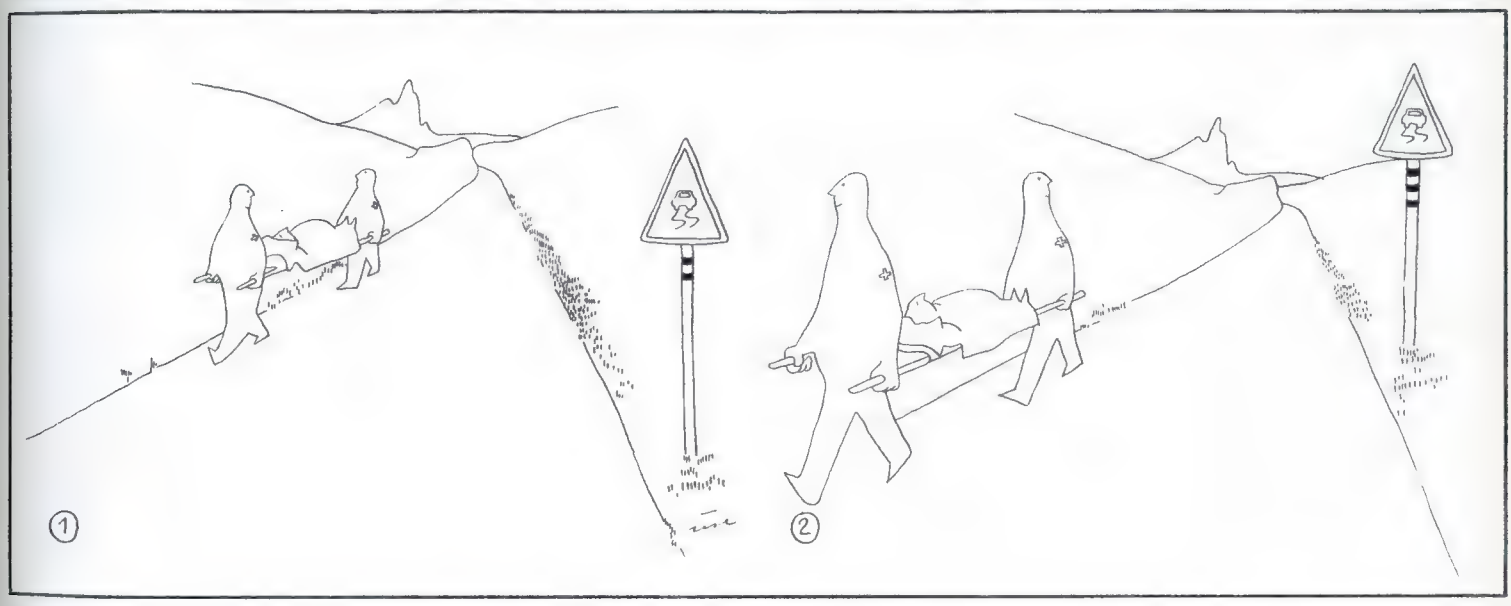
nie über 80 km/st hinausgehende Fahrer hat es schon mit diesen beiden Kategorien zu tun. Seinerseits muß er den schnelleren Fahrern Platz machen, die zwischen 90 und 110 km/st bleiben. Und durch dieses sich ständig umschichtende Getriebe muß sich hindurchfinden, wer die Möglichkeiten seines Fahrzeuges und der Autobahn ausnutzen und 130 oder auch 150 km/st fahren will.

Man hat also nie Recht zu der Annahme, man sei der Schnellste weit und breit und könne deswegen dauernd die linke Fahrbahn für sich beanspruchen. Im Gegenteil: man muß sich das Rechtsfahren ganz bewußt vorschreiben. Es muß zu einer automatischen Gewohnheit werden, rechts zu fahren und nur dann nach links zu gehen, wenn man vorher im Rückspiegel genau gesehen hat, daß kein Schnellerer überholen will. Ob man freilich dem Schnelleren noch Platz machen muß, wenn man selbst schon überholt, darüber sind sich die Beteiligten nicht immer einig. Der Schnelle beruft sich darauf, daß der Langsamere erst ihn überholen lassen müsse, ehe er seinerseits den noch langsameren überholt. Da gibt es viele Fälle, in denen man verschiedener Ansicht sein kann. Etwa, wenn ein Lastzug einen anderen überholt, hinter dem überholenden Lastzug ein 100 km/st-Fahrer wartet, um seinerseits zu überholen, und hinter diesem ein „Schneller" aufläuft, der zum Bremsen gezwungen wird, wenn der Langsamere nun erst noch den Lastzug, der mit dem Überholen fertig ist, seinerseits überholen will. In solchen Fällen gibt es dann Streit und wütende Blinkhuperei; unter den gleichen Leuten, die sich an einer geschäftlichen Eingangstür nicht genugtun könnten, sich gegenseitig den Vortritt anzubieten. Warum? Wenn wirklich der Schnelle in einem solchen Fall einmal bremsen muß, vergibt er sich damit nichts. Der Langsame nicht weniger, wenn er zwischen zwei Überholungen in einigem Abstand die Fahrbahn für den Schnelleren freigibt, den er deutlich von hinten kommen sah. Die Starrheit und Kleinlichkeit, von der sich viele Leute unter solchen Umständen regieren lassen, ist erschütternd. Mitschuldig ist daran freilich auch die „Sicherheits"-Propaganda, die 100 km/st als eine solche Wahnsinnsgeschwindigkeit hinstellt, daß schneller Wechsel von einer Fahrbahnseite zur andern in diesem Geschwindigkeitsbereich vielen Leuten als ein gewagtes Manöver erscheint, dem das sture Verbleiben auf einer Fahrbahnseite vorzuziehen ist.

Daß der ausgiebige Gebrauch des Rückspiegels unbedingte Voraussetzung für den Wechsel auf die linke Fahrbahnseite ist, sollte eigentlich jeder wissen, der auf der Autobahn fährt. Leider verhindern die beschlagenen Heckscheiben oder das aufgetürmte Gepäck leicht den regelmäßigen Kontrollblick in den Innenrückspiegel, in solchen Fällen sollte dann aber auch der Außenrückspiegel wirklich so beschaffen und eingestellt sein, daß er die sichere Feststellung ermöglicht, ob jemand durch das Ausscheren behindert werden kann. Ob man darüber hinaus noch die Winker oder Blinker betätigt, mag jedem selbst überlassen bleiben. Das Gefährliche und Problematische an dieser vielgeübten Praxis ist nur, daß mancher glaubt, sie enthebe ihn der Sorgfalt im Überblick nach hinten. Sinnvoll ist sie manchmal darin, daß man den Nachfolgenden durch das Blinkzeichen darüber unterrichten kann, ob man seinerseits noch weiter zu überholen beabsichtigt oder nicht.

Gelegentlich, oder besser gesagt, ziemlich häufig findet man auf der Autobahn Baustellen mit Einbahn- oder sogar Gegenverkehr. Sie sind zumeist mit Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverboten verbunden, manchmal leider auch, wenn es sich um unbedeutende Randbaustellen handelt, und auch nachts und feiertags, wenn überhaupt nicht gearbeitet wird. Solche Fälle sollten nicht dazu verleiten, Baustellen und die damit verbundenen Vorschriften zu leicht zu nehmen. Einmal, weil sie oft kontrolliert werden, zum andern aber, weil sie eine tatsächliche Gefährdung darstellen. Auch autobahngewohnte Bauarbeiter passen mitunter nicht auf und stehen urplötzlich auf der Fahrbahn, und Gegenverkehrstrecken sind, obwohl sie im Grunde nicht anderes darstellen als normale Landstraßen, immer gefährlich. Die auf unübersichtlichen Gegenverkehrsstrecken stereotyp wiederholten Überholverbote sind sinnvoller als man denkt, denn besonders diejenigen, die ihre Fahrbahn nicht zu wechseln brauchten, vergessen oder übersehen sonst sehr gern die Änderung der Lage und fahren unbesorgt links wie auf einer normalen Fahrbahn. Daher immer wieder die Unfälle, die den Anschein erwecken, als wären sie von Irren verursacht. Unter diesen Irren fand sich schon mancher, der sich zu den vorsichtigen und verantwortungsvollen Fahrern zählte. Etwas Ermüdung, etwas Unaufmerksamkeit reicht schon aus.

Zum Bahncharakter der Autobahnen gehört es, daß auf ihnen nur gefahren und nicht gehalten werden kann. In der Urlaubszeit begegnen uns gelegentlich Leute, zumeist aus dem Ausland, die den Fahrbahnrand oder gar den Grünstreifen als reizvollen Picknickplatz ausersehen und ihr Auto arglos am Fahrbahnrand stehen lassen. Abgesehen davon, daß auch die Parkplätze für diesen Zweck wegen ihrer Unsauberkeit nicht gerade ideal sind, so sind sie doch auf jeden Fall die einzige Möglichkeit, überhaupt zu halten. Bei Pannen, wo es sich nicht anders machen läßt, kann man nicht weit genug von der Fahrbahn herunter, denn solange man auch nur noch mit zwei Rädern darauf steht, bildet man eine akute Gefahr. In diesem Fall gibt es nur eine sofortige Notwendigkeit: absichern, den nachfolgenden Verkehr warnen. Auf der Autobahn kann die geringste Unregelmäßigkeit zu Katastrophen führen.



Natürlich ist man selbst schuld daran, wenn man auf der Autobahn einen haltenden Wagen zu spät sieht. Die Häufigkeit solcher Unfälle beweist aber, wie leicht das passieren kann. Darum ist es um so besser, je früher man merkt, daß vorn etwas nicht stimmt. Man kann dann erstens selbst bremsen und zweitens, was ebenso wichtig ist, sich nach hinten absichern. Sieht man im Rückspiegel, daß dort jemand geschlafen hat und aufzufahren droht, hat man vorn noch Platz und kann dem Nachfolgenden weglaufen. Sehr nützlich ist es auch in solchen Fällen, in rhythmischen Abständen zu bremsen, die blinkenden Bremslichter fallen eher auf als konstant leuchtende.

Die Autobahnen sind mit Abstand die sichersten Straßen überhaupt. Unsicher werden sie allenfalls durch Überlastung, aber trotzdem muß einem Unfall ein beträchtliches Versagen, zumeist ein menschliches, vorausgehen. Ein solches Versagen liegt auf der Autobahn fast immer darin, daß das Fahren dort zu einfach, zu unproblematisch ist und deswegen zu leicht genommen wird. Wer auf der Autobahn konzentriert fährt, wird allerdings auch so schnell fahren, wie es dem Charakter dieser schönen Straßen angemessen ist. Darum kommt es darauf an, diesen Charakter zu erhalten.

*

Unsere „Fahrkunst"-Artikelserie brachte Zusammenfassungen aus einem in Vorbereitung befindlichen Buch von Reinhard Seiffert, das im Herbst im Motor-Presse-Verlag erscheinen wird.

Die Donau hinunter

Jetzt, wo der Sommer seinen Höhepunkt überschritten hat, die Sonne schon etwas länger schläft, erst gegen die achte Morgenstunde die Dunstschwaden beiseite geschoben hat und zwölf Stunden später schon wieder schlafen geht, wäre es eigentlich die richtige Zeit, einmal die Donau hinunterzufahren. Denn die Tage sind dazu noch immer warm genug, und der feine Dunst, der jetzt über den Tälern liegt, ist genau das richtige dazu. Und da die Entfernung von Passau bis Wien nur knapp 300 km beträgt, läßt sich das bequem über ein verlängertes Wochenende schaffen.

Diese Fahrt muß man aber einmal anders planen: in Passau sollte man sich bis Wien von seinem Wagen trennen und mit dem Schiff die Donau hinunterfahren. Dadurch hat man die Möglichkeit, die schönste Strecke nicht hinter dem Lenkrad sitzen zu müssen. Außerdem besitzt die Donau von der deutschen Grenze bis zur Hauptstadt Österreichs nur an einigen Stellen eine schöne Uferstraße und auf weite Strecken überhaupt keinen Weg in unmittelbarer Nähe des Stromes.

Nun sollte man es so einrichten, daß man in Passau am Nachmittag eintrifft, damit man noch genügend Zeit hat, alles Notwendige für die Überführung des Wagens nach Wien zu erledigen. Das Eilschiff nach Wien legt zwar erst am nächsten Morgen um 7 Uhr vom Kai ab, nimmt aber keine Kraftfahrzeuge mit an Bord.

Um nun seinen Wagen nach Wien zu bekommen, gibt es drei Möglichkeiten: entweder verlädt man das Fahrzeug auf ein Frachtschiff der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Tel. Passau 28 96, Fernschreiber 057–870). Die Überführung bis Wien dauert allerdings 4 bis 5 Tage, die Frachtkosten belaufen sich auf DM 50.–.
Falls Sie Ihr Fahrzeug aber gleich nach dem Eintreffen des Eilschiffes in Wien zur Verfügung haben wollen, empfehlen wir Ihnen die Aufgabe als Bahnfrachtgut. Dazu müssen Sie sich vorher an die Güterabfertigung in Passau-Hauptbahnhof wenden, damit ein Waggon für Sie bereitgestellt wird. Die Eisenbahn verlangt für die Überführung bis Wien-Westbahnhof einschließlich aller Nebengebühren DM 179.–. Die Beförderungsdauer beträgt für ein Frachtstückgut etwa 30 Stunden.
Die Verladung ist an Werktagen von 7 bis 18 Uhr möglich. Spätestens bis 9 Uhr am Tage vor der Verladung muß ein Güterwagen schriftlich, telegrafisch oder auch fernmündlich (Ruf-Nr. Passau 28 87) bestellt werden. Es empfiehlt sich, die zur transportsichern Unterbringung auf dem Güterwagen notwendigen Keile (für die Hinterräder je 2, für die Vorderräder je 3), Nägel und 4 Seile mitzubringen, weil in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes zur Beschaffung dieser Lademittel keine Möglichkeit besteht. Auf Wunsch übernehmen auch ortsansässige Speditionsfirmen gegen Berechnung verhältnismäßig geringer Gebühren alle bis zur Übergabe an die Bahn anfallenden Aufgaben. Als Frachtpapier wird nur ein österreichischer oder internationaler Frachtbrief benötigt. Diese Vordrucke sind an den Güterschaltern in Passau erhältlich.
Die dritte Möglichkeit besteht darin, daß Sie sich mit der Firma Josefine Graswald, Passau, Schmiedgasse 10 (Tel. Passau 25 00), in Verbindung setzen, die einen Auto-Lotsendienst zwischen Passau und Wien eingerichtet hat. Diese Firma verlangt für die Überführung eines Personenwagens nach Wien 75.– DM. Dieser Preis schließt die reinen Überführungskosten nach Wien und die Rückreise des Fahrers mit der Bahn nach Passau ein. Die Gestellung des Treibstoffes, des Öls und des Risikos für evtl. Schäden, das ja durch Ihre Fahrzeugversicherung gedeckt ist, gehen zu Ihren Lasten. Der Lotse erwartet Sie mit Ihrem Wagen an der Anlegestelle des Schiffes in Wien. Ehe Sie sich aber von Ihrem Fahrzeug trennen, fahren Sie zur Agentie der DDSG, Obere Donaulände 1, um dort Ihre Koffer und was Sie sonst für die Schiffsreise benötigen zu deponieren.
Haben Sie dort auch noch Ihre Schiffskarte bestellt, so können Sie nach Passau starten. Aber, wie gesagt, bis man in Passau mit dem Wagen alles geregelt hat, geht eine ganze Menge Zeit drauf. Bitte treffen Sie deshalb hier nicht zu spät ein. Passau hat zwar eine ganze Reihe guter Hotels, wir würden Ihnen aber empfehlen – da man ab 20 Uhr das Schiff betreten darf – schon am Abend auf das Schiff zu ziehen. Damit ist man gleich an Ort und Stelle, kann sich am nächsten Morgen in aller Ruhe rasieren und freut sich über die anderen, die in letzter Minute fluchend mit dem Schlips in der Hand und dem Koffer in der anderen angekeucht kommen.
An Bord haben Sie mit folgenden Preisen zu rechnen: Schiffskarte Passau–Wien 12.10 DM (Kinder bis zum 14. Jahr die Hälfte), Unterdeckkabine 12.– DM, Deckkabine 16.– DM (die Differenz von 4.– DM macht sich reichlich bezahlt), Frühstück 11.– Schilling, Mittagessen beziehungsweise Nachtmahl 18.70 Schilling (mit Vorspeise 26.40 Schilling).

Bis man das alles hinter sich gebracht hat – so ganz glatt geht das natürlich nicht immer – hat man manchen Tropfen Schweiß verloren. Dafür wird aber dann die Schiffsreise zu einem ganz besonderen Genuß. Die Donau ist annähernd 2900 km lang; der Abschnitt Passau–Wien mißt jedoch nur den zehnten Teil davon – nämlich 287 km. Aber da der Passauer Pegel 287 m hoch liegt und derjenige von Wien 156 m, verliert sie auf dieser Strecke mehr Höhe als auf dem ganzen Weg von Wien bis zum Schwarzen Meer. Obwohl die Donau auf diesem Wege das Linzer Becken und die Ebene Niederösterreichs durchfließt, ist sie bis Wien hinunter ein reiner Alpenfluß. Ihre Ufer sind also größtenteils von Bergen eingefaßt, deren Hänge mit Wäldern bedeckt sind.

Am nächsten Morgen dürfen Sie allerdings nicht zu spät aufstehen oder sich zu lange beim Frühstück aufhalten. Gleich hinter Passau schneidet sich die Donau in einen Gebirgsriegel ein, und die Berge treten unmittelbar bis an den Strom heran. Das Silbergeglitzer, das auf dem Wasser liegt, mischt sich mit dem perlmatten Dunst, der über kleinen Drehwirbeln immer wieder zum Wasser heruntergerissen wird, die Konturen der Steilwände treten durch die schräge Beleuchtung schärfer heraus und das, was der Mensch später an die Ufer baute,

ihm aber in den meisten Fällen architektonisch vorbeigelang, wird ausgewischt.

Wenn hier auch die Donau kein allzu starkes Gefälle aufweist, steckt doch eine unheimliche Kraft in dem träge dahinschiebenden Wasser: die 5 Maschinensätze des Jochenstein-Kraftwerkes, welches bald passiert wird, geben eine Dauerleistung von 197 000 PS ab, das entspricht der Leistung von 44 Diesel-Schnellzug-Doppellokomotiven vom Typ Henschel/Sulzer/BBC. Zwei Kilometer hinter Wesenufer müssen Sie aufpassen: hier beschreibt die Donau eine mehr als 3 km lange, doppelte U-Schlinge. Diese gleicht vom Schlägener Ufer aus gesehen aufs Haar der großen Saarschleife bei Mettlach; der Umlaufberg an seinem Hals ist aber eher noch schmäler. Hinter Greim und Sarmingstein liegt eine berüchtigte Engstelle; die Donau ist zwar an einigen weiteren Stellen auch nicht viel breiter, aber hinter der Signalstation Tiefenbach müssen nicht nur die Dampferkapitäne, sondern auch Sportbootfahrer aufpassen.

Die Wachau ist der zweite Höhepunkt dieser Fahrt; von den alten Höfen mit den von kannelierten Miniatursäulen abgefangenen Rundbogen, den Außentreppen und Loggien bekommt man aber leider vom Schiff aus genauso wenig zu sehen wie von der architektonisch glänzenden Lösung der Anlage des Schlosses Schönbühel: denn vom Wasser her sind weder der nebengegliederte Zwinger noch der raffinierte Grundriß der Bastion und auch nicht der Lustgarten dahinter zu erkennen, der als einzigen Schmuck eine Rasenfläche aufweist. Ich kenne keine Schloßanlage auf den Fundamenten einer früheren Burg, die mit so sparsamen Mitteln unter Beibehaltung der wichtigsten Bauelemente derartige Raumeffekte erzielt. Wenn es auch nicht alle Tage vorkommt, daß jemand einen Herrensitz modernisieren möchte – Schloß Schönbühel muß man sich dazu angesehen haben. Am besten von oben mit einem dazu gecharterten Kleinflugzeug.

Die Strudel, die sich hier auf dem still vorbeischiebenden Wasser bilden, verraten, daß die Tiefenerosion der Donau noch nicht abgeschlossen ist. Selbst relativ kleine Unterwasserklippen, die zum Teil als Felsbarrieren in das Strombett hinausragen, bilden talwärts breite Kielwasserstreifen.

Natürlich gibt es auf dieser Fahrt viel mehr zu sehen. Da aber die Einzelheiten über die vielen Uferorte in dem von der DDSG herausgegebenen Büchlein „Handbuch für Donaureisen" stehen, das für 6.– Schilling auch an Bord zu haben ist, wurde hier auf nähere Angaben verzichtet. Da dieser Broschüre außerdem eine Donaukarte von Passau bis Hainburg an der ungarischen Grenze im Maßstab 1:50 000 (2 cm = 1 km in der Natur) beigegeben ist, empfehlen wir, diese sich schon am Abend vor der Abfahrt bei der DDSG in Passau zu besorgen. Jede Schiffsreise macht Durst. Und da in der Wachau schon immer ein guter Wein gebaut wird, empfehlen wir Ihnen, einmal den der Winzergenossenschaft „Wachau" in Dürnstein zu probieren. Seine Spitzenqualitäten sind durch Spät- und Beerenauslese gewonnene Hochgewächse. Der „Flohhaxn" schmeckt auch verwöhnten Weintrinkern,

der „Katzensprung" ist süffiger, und eine „Hollerin" erinnert entfernt an einen gut behandelten Rheinriesling.

Am Praterkai in Wien fällt aber ein Wermutstropfen in den Rest dieser edlen Creszenzen: Obwohl man erst um 20 Uhr des gleichen Tages hier anlegt, darf man diese Nacht nicht mehr auf dem Schiff bleiben. Wer seinen Kraftwagen mit der Bahn nach Wien schickt und sich deshalb ab Passau 4–5 Tage Zeit nehmen kann, dem empfehlen wir, in der Wachau die Fahrt zu unterbrechen. Dazu kommen aber nur die Orte Spitz und Dürnstein in Frage, da das Eilschiff weder in Aggsbach noch in Aggstein und auch nicht in Weißenkirchen anlegt. Spitz erinnert an ein kleines Nest am Rhein; Dürnstein würden wir seiner ganzen Lage nach bevorzugen, obwohl Spitz eigentlich die schöneren Wachauer Höfe besitzt. Da das Eilschiff um 16.15 Uhr und in Dürnstein um 16.40 Uhr ablegt, lohnt es sich aber nicht, für das letzte Stück der Fahrt eine Kabine zu mieten. Außerdem müssen alle, die erst im September hierher fahren, aufpassen: am 14. September stellt nämlich die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihren Personenverkehr ein! Von Wien aus fährt man auf dem schnellsten Wege über St. Pölten – Amstetten – Linz – Eferding und Schärding nach Passau zurück. Das sind 283 km. Wer zur Autobahneinfahrt Salzburg/Zilling will, biegt von dieser Route kurz vor Linz links ab und fährt über Wels und Vöcklabruck dorthin. Diese Strecke ist ab Wien 311 km lang.

Wer diese beiden Hauptstraßen schon kennt, der fahre so durch das Mühl- und Waldviertel nach Passau: Wien – Korneuburg – Krems – Zwettl – Freistadt – Rohrbach – Wegscheid – Oberzell. Diese Strecke ist 324 km lang, aber nicht schnell. Der entsprechende Weg durch Oberösterreich und durch das Salzburger Land sähe dann so aus: Wien – Leopersdorf – Laaben – Hainfeld – Traisen – Annaberg – Mariazell – Weichselboden – Altenmarkt – Admont – Liezen, und nun entweder weiter über Bad Aussee und Bad Ischl nach Salzburg, oder nördlich am Toten Gebirge vorbei und über Windischgarsten, Kirchdorf, Gmunden, Neukirchen, Unterach und St. Gilgen nach Salzburg. Das sind 403 beziehungsweise 422 km. Bei genügend Zeit würden wir letzterer Strecke den Vorzug geben.

Ulrich Sempert

Kopfbild: Bei Dürnstein treten an die Donau ganz veritable Höhenzüge heran. Unten: Schloß Schönbühel offenbart erst von oben seinen ganzen architektonischen Reiz. Rechts: Beiderseits der Ruine Aggenstein hat sich die Donau ein enges Durchbruchstal gegraben. Fotos: Löbl, ÖLB. Retzlaff

Mußten diese Menschen sterben?

Mit weisen Reden holt man keinen Toten unter dem Rasen hervor. Aber wenn damit anderen autofahrenden Menschen auch nur der leiseste Wink gegeben werden kann, sich länger am Leben zu erhalten, dann sollte keine Zeile ungeschrieben bleiben. Ich ziele damit auf den keine vier Wochen alten, schweren Zusammenstoß auf der Autobahn Ulm–Stuttgart.

In Sonthofen im Allgäu startet am Morgen dieses Julitages ein in Holland zugelassener Ford FK 1000. Mit einem 16jährigen Jungen, den der Fahrer, ein 38jähriger Mann aus Amsterdam, zur Mitfahrt bis Köln einlud, sind genau zehn Personen an Bord, dazu reichlich Urlaubsgepäck. Die zulässige Höchstlast – 1040 kg – ist damit erreicht, wahrscheinlich schon überschritten. In Memmingen – 63 km weiter – wird eine Reparatur am Getriebe erforderlich, ein Zahnrad muß ausgewechselt werden. Das dauert von 10 bis 16 Uhr. Der Meister weist den Fahrer darauf hin, daß er für die endgültige Behebung des Schadens in Amsterdam wieder die Werkstatt aufsuchen müsse. Der Holländer läßt im Gespräch erkennen, daß er unter allen Umständen heute bis Köln kommen wolle, bezahlt den Rechnungsbetrag von DM 92,10 und begibt sich wieder auf die Reise. Um 18 Uhr 40 ist er in Höhe von Eßlingen, dem Unfallort. Das entspricht einem Schnitt von 76 km/st, was für einen ausgelasteten Transporter mit einer möglichen Spitze von 100 km/st schnell ist. Immerhin liegen zwischen Memmingen und Eßlingen 62 km Bundesstraße und die Autobahn-Albüberquerung.

Nun die Beobachtung eines Apothekers aus Stuttgart, der, ebenfalls aus Richtung Ulm kommend, die rechte Fahrbahn einnimmt. Sein Mercedes 180 fährt 80 km/st, als ihn jener Ford zügig, aber nicht sehr schnell überholt. Kurz nachdem der Ford den Apotheker passiert hat, hört dieser einen Knall und sieht gleichzeitig den rechten Hinterreifen des Holländers ohne Luft. Der Ford bricht, auf der Felge rumpelnd, nach geschätzten 80 m, ohne daß eine Lenkkorrektur bemerkbar wird, nach links auf den Grünstreifen aus, wo er sich überschlägt. Der Apotheker bringt nach 150 m seinen Wagen zum Stehen und eilt zur Unfallstelle. Er weiß noch nicht, was sich inzwischen auf der Gegenfahrbahn abgespielt hat.

Hier nähert sich sehr rasch ein Mercedes 220 S Cabriolet. Ein solches Auto fährt etwa in der Spitze 160 km/st, da es aber ein ansteigendes Streckenstück unter den Rädern hat, kann als Geschwindigkeit nicht viel mehr als 140 km/st angenommen werden. Der Fahrer im 220 S bemerkt auf seiner Fahrbahn – es ist die Überholfahrbahn, nachdem er soeben einen Lastwagen passiert hat – den sich überschlagenden Ford. Er geht auf die Bremse und hinterläßt eine vermessene Bremsspur von 38 m. Die Fahrbahn rechts von ihm ist leer, daran schließt sich niveaugleiches, freies Feld. Es kommt zum frontalen Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge. Der Film ist für fünf Personen im holländischen Wagen und für den Fahrer im 220 S sofort gerissen. Der Kommentar einer Stuttgarter Zeitung lautet: „Uns bleibt nur eines, den Kopf zu senken vor der Macht solch schrecklichen Schicksals!" Ich möchte nicht für roh gehalten werden, wenn ich nicht ganz dieser Ansicht bin. Wir können wesentliche Lehren aus diesem Ereignis ziehen. Wir können uns, wenn wir unversehens in die gleiche oder ähnliche Lage geraten, vielleicht etwas anders verhalten.

Nehmen wir zuerst den Holländer. Die Bereifung seines Fahrzeugs bestand vorn links aus einem abgefahrenen Reifen, der kaum noch Profilspuren zeigte, und einem runderneuerten Reifen vorn rechts. Das ist für die gelenkten Räder eines schnellgefahrenen und voll belasteten Transporter eine scheußliche Kombination. Hinten waren auf beiden Seiten runderneuerte Reifen aufgezogen. Der Ersatzreifen ebenfalls glatt. Die Reifen der Größe 6.70–15 stammen von verschiedenen Herstellern. Jetzt wird es schwierig. Vor uns liegt der rechte Hinterreifen. Hat er sechs Menschen auf dem Gewissen? Es liegen keine übereinstimmende Urteile hierüber vor. Die neuaufgebrachte Lauffläche sieht einwandfrei aus. Auch innen ist der Reifen völlig unverletzt. Keine Spur von Fremdkörpereinwirkung und keine Cordfadenablösung. Die Reifenwulst ist an einer Stelle zerstört, das Stahlseil liegt hier bloß. Aber das kann Unfallfolge sein. An vielen Stellen hat sich der Seitengummi vom Gewebeunterbau gelöst, es sind zum Teil offene Hohlstellen vorhanden. An diesen Punkten gibt es Beulen, wenn der schwerbeanspruchte Reifen wärmer wird und der Luftdruck steigt. Sind solche Beulen mit dem Fahrgestell in Kontakt gekommen? Durch die dann entstehenden Umfangskräfte konnte die Decke auf der Felge zu wandern anfangen. Der Schlauch, der scharfe Rißkanten aufweist und frei von Scheuerspuren ist, konnte dieser Bewegung nicht folgen, denn das Ventil hielt ihn fest, und er riß an seiner schwächsten Stelle. Übrigens kann jeder mit zu geringem Druck gefahrene Reifen durch scharfes Abbremsen auf seiner Felge wandern. War das hier der Fall? Wir müssen folgendes festhalten: Ein Reifen, der zum Besohlen gebracht wird, hat bereits ein Lebensalter hinter sich. Wenn man ihm ein

An vielen Stellen der Wand des Unglücksreifens hat sich der Gummi vom Unterbau gelöst. Hier ist eine dieser Hohlstellen auf eine Länge von 6 cm aufgeplatzt. War der Reifen schon „krank", als er mit runderneuerter Lauffläche die Werkstatt verließ? Foto: Weitmann

Das Unfallbild zeigt, daß direkt an die Fahrbahn des Mercedes 220 S freies Feld grenzt. Ob es in diesem Fall als „Notausgang" benutzt werden konnte, ist eine Frage, die nur schwer zu beantworten ist. Foto: dpa

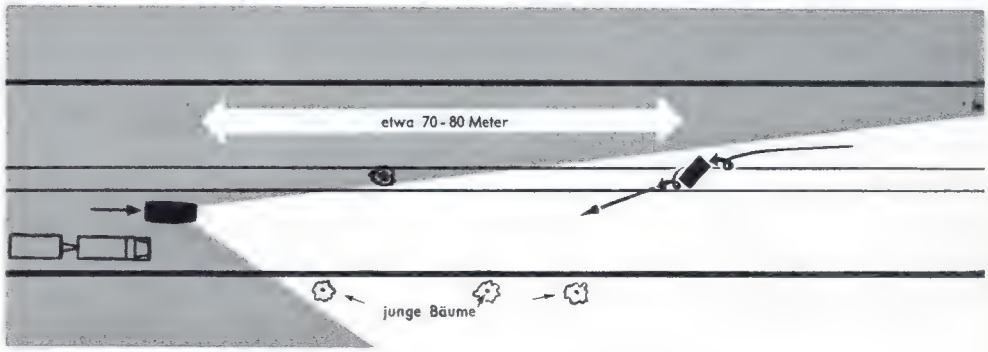
neues Profil aufvulkanisiert, so wird deswegen die Karkasse nicht neu. Nun nehmen diesbezügliche Werkstätten grundsätzlich keine kranken Reifen zur Erneuerung an. Aber was sagt der Handwerker, dem das Gasrohr bricht? „Es steckt ja niemand im Material!" Die Wahrscheinlichkeit, von einem Dachziegel getroffen zu werden, ist größer, wenn Sie an einem alten Haus vorbeigehen als an einem Neubau. Runderneuerte Reifen kann man offensichtlich nicht ungestraft überfordern.

Vorschlag an die Verkehrspolizei: Wenn schon Fahrzeuge bis zur Kennzeichenhöhe kontrolliert werden, dann bitte nicht das D-Schild, sondern den Reifenzustand prüfen! Der Fahrer des 220 S wußte an diesem Dienstagabend noch nicht, daß ihm ein offensichtlich schon waidwunder Wagen entgegenkam. Niemand von uns kann das wissen. Soll man deswegen das Autofahren lassen? Statt dieser Frage sollten wir besser eine andere Frage zu beantworten versuchen. Welche Zeit blieb dem Mercedes-Fahrer für ein Gegenmanöver, als er das Hindernis auf seiner Fahrbahn registrierte? Angenommen, er fuhr mit 140 km/st und seine mögliche Bremsverzögerung betrug 6 m/sec². Um diese Fahrt bis auf Null herunterzubremsen, braucht man auf trockener Beton-Oberfläche – trifft hier zu – 124 m. Der Zusammenstoß erfolgte jedoch, bevor dieser Bremsweg verbraucht war, und zwar nach 38 m. Bleiben – ungünstig gerechnet – 1,5 Sekunden vom Beginn der Bremsung bis zum Zusammenstoß. Hierzu ist die Reaktionszeit des Fahrers und die Bremsen-Ansprechzeit zu addieren. Wir kommen damit auf 2 bis 2,5 Sekunden. Selbst wenn sich die Voraussetzungen dieser Rechnung nicht ganz mit der Wirklichkeit decken – wenn Bremsausgangsgeschwindigkeit und Verzögerungswert etwas höher oder tiefer lagen, so bewegen wir uns doch in einer Größenordnung von 1,5 bis 2,5 Sekunden. Sind in dieser Zeitspanne noch „Fluchtmöglichkeiten" enthalten, wenn man rechts eine unbesetzte Fahrbahn und freies Feld hat, selbst wenn man kein gut reagierender Rennsportfahrer ist? Es wäre lebenswichtig, zu erfahren, wie man überhaupt solchen Fällen – nämlich Gegenkommer auf der eigenen Fahrbahn – begegnet. Ob das nur zu Spekulationen führt, und ob man sein Auto auch mit ausgeblasenem Hinterreifen auf Kurs halten kann, das soll im folgenden Richard von Frankenberg beantworten. *D. Korp*

Ehrlich gesagt, das peinigt mich manchmal, diese Vorstellung: Du fährst friedlich auf der Autobahn, und plötzlich kommt von der anderen Fahrbahn herüber, über den Grünstreifen einer angeschossen, der die Kontrolle über seinen Wagen verloren hat. Was soll man dann tun? Diese Situation hängt übrigens mit der jeweiligen Geschwindigkeit nur ganz am Rande zusammen – ich meine: ob ich 80 fahre oder 100 oder 140: wenn frontal jemand auf mich zufährt, gibt es immer einen so fürchterlichen Zusammenstoß, daß jeder Insasse in Lebensgefahr kommt. Ganz genau weiß man nicht, wie schnell der 220 S gefahren ist, man hat als Anhaltswert nur die 38 Meter Bremsspur und einen stehengebliebenen Tachometer, der im Augenblick des Aufpralls eingeklemmt und damit auf 115 km/st fixiert wurde. Nehmen wir also an, es seien etwa 140 gewesen, die der tödlich verunglückte Fahrer des 220 S auf der Autobahn entlangzog. Natürlich, wenn er 130 gefahren wäre, hätte er in dem Augenblick, da der holländische Wagen über den Grünstreifen kam, noch gar nicht die Stelle erreicht, wo der Unfall passierte, und mit 150 wäre er schon daran vorbeigewesen: diese Spekulationen mit der Geschwindigkeit sind müßig, das will ich damit sagen.

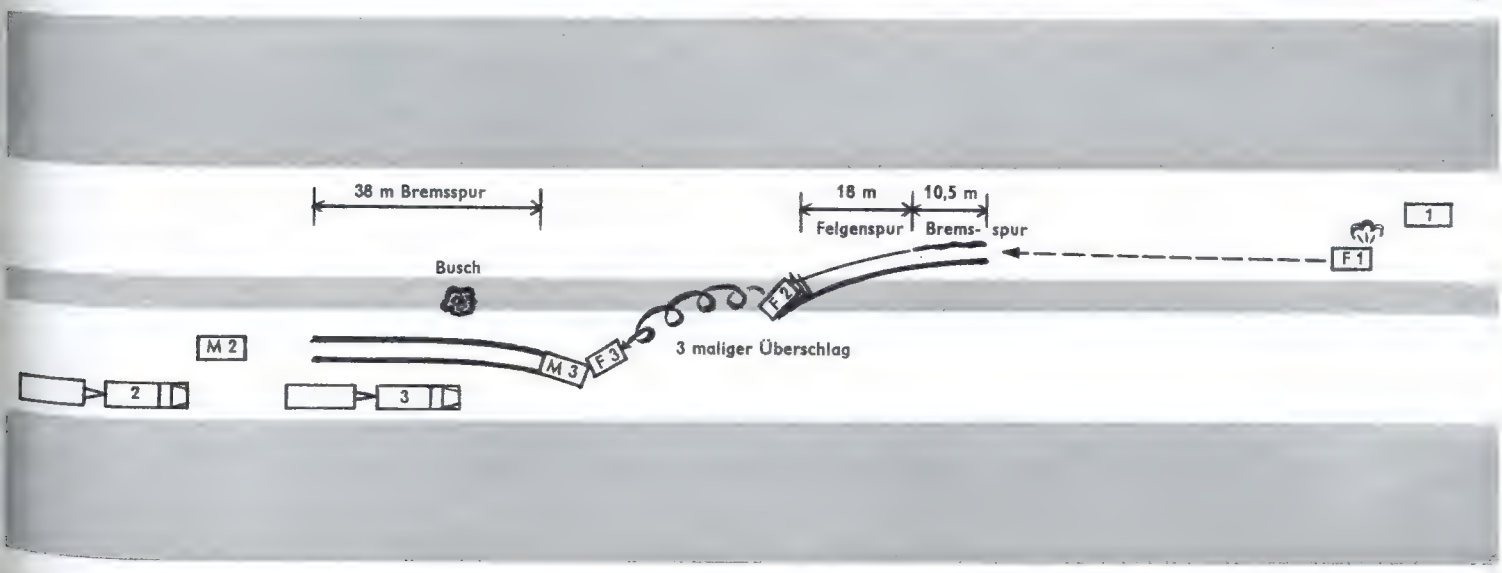
Diese 38 Meter Bremsweg – die gehen nahezu ganz geradeaus. Warum eigentlich? Mir ist der psychologische Hintergrund dieser Schreck-Reaktion durchaus klar. Vorn taucht ein Hindernis auf, ganz unerwartet, ganz plötzlich. Ein Hindernis, das man sich auch theoretisch vorher nicht vorgestellt hat. Und das Bremsen, das ganz sture Anbremsen beim Geradeausfahren, das ist sozusagen die Elementar-Reaktion: ich will langsamer werden, ich will versuchen, das Unglück dadurch abzuwenden, daß ich vor dem Hindernis möglichst ganz zum Stehen komme. Gleichsam automatisch geht der Fuß voll auf die Bremse, und keine andere Reaktion hat dann mehr Raum.

Manchmal ist diese Brems-Reaktion richtig. Manchmal nicht. Denken Sie doch bitte daran, daß der Anfänger stets geneigt ist, auch bei Glatteis in einer gefährlichen Situation zunächst einmal voll auf die Bremse zu gehen, einfach, weil eine der ersten Erfahrungen, die ein Autofahrer nicht nur sammelt, sondern auch immer wieder zu hören bekommt, lautet: Wenn du bremst, kannst du Unfälle verhüten. Wenn du bremst, bis du nicht schuldig an einem Unfall: O ja, diese Schuldvorstellung spielt bei uns Autofahrern, die wir uns doch irgendwie am Gängelband der Polizei fühlen, eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die erste Frage eines Polizisten nach einem Unfall heißt doch: Wann haben Sie gebremst, wo ist die Bremsspur? Oder: Warum haben Sie nicht



Der rekonstruierte Blickwinkel des 220 S-Fahrers im Moment des Erkennens der Katastrophensituation.

So folgten die Ereignisse aufeinander: F 1 – der Reifen des Ford-Transporters platzt, F 2 – er überschlägt sich, M 2 – der Mercedes-Fahrer sieht ihn, F 3 und M 3 – Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge (1 ist der Wagen des Apothekers, 2 und 3 der Lastzug). Zeichnungen: Manfred Jäger



gebremst? Erst kürzlich habe ich das wieder erlebt: Ein Lastwagen bog nach links ein, als ein Personenwagen schon zum Überholen angesetzt hatte. Der Pkw-Fahrer merkte die Absicht des Lastwagenfahrers im letzten Augenblick und versuchte durch Vollgasgeben und Ausschwenken noch an der vorderen Stoßstange des Lastwagens vorbeizukommen, was ihm nicht mehr ganz gelang, aber immerhin war es nur eine kräftige Schramme, die ihm der größere versetzte. Anschließend ließ der Pkw-Fahrer seinen Wagen ausrollen und hielt rechts am Straßenrand. Worauf der Lkw-Fahrer und anschließend die Polizei als erstes fragten: Und wo ist die Bremsspur? Warum haben Sie nicht voll gebremst?

Zurück zu dem Autobahn-Unfall: In dieser Situation war es zweifellos nicht das Beste, geradeaus weiterzufahren und voll zu bremsen – man verstehe mich nicht falsch: das ist kein Vorwurf gegen den auf so tragische Weise Verunglückten, denn sicherlich war der 220 S-Fahrer fest davon überzeugt, durch dieses Bremsen noch retten zu können, was zu retten war. Doch hätte zweifellos auch die Möglichkeit bestanden, überhaupt nicht zu bremsen, sondern einen Ausweichversuch zu machen. Beides zusammen wäre vermutlich nicht ratsam gewesen, ein scharfer Lenkausschlag bei gleichzeitigem vollem Bremsen führt meist zu einer dann unkontrollierbaren Schleuderbewegung.

Wie sieht die Autobahn an dieser Stelle aus? Rechts befinden sich keine großen Bäume, keine Zäune und Mauern, keine sonstigen harten Gegenstände. Man sieht Rasen auf einer leichten Bodenerhöhung. Einzelne, ganz dünne Bäume stehen in großen Abständen etwas weiter weg von der Straße. Ein relativ günstiges Terrain zum Ausscheren. Auf die berühmte Frage, „Was tue ich, wenn", würde ich für diesen Fall die Antwort geben: Stets versuchen, nach rechts auszuweichen, 'runter von der Straße oder Autobahn, selbst auf die Gefahr hin, daß der Rand der Fahrbahn nicht sehr einladend aussieht zum Ausscheren. Ich halte es immer noch für besser, mit einem seitlichen Hindernis Bekanntschaft zu machen – selbst wenn es ein Baum ist –, als frontal mit einem entgegenkommenden Wagen zusammenzustoßen, vor allem auch, weil man beim freiwilligen Ausscheren noch in etwa bestimmen kann, in welchem Winkel man auf ein Hindernis auftrifft.

Wollen wir den ungünstigsten Fall annehmen: der 220 S-Fahrer hätte sich da außen in dem Gras, wegen der leichten Unebenheit der Oberfläche oder aus anderen Gründen, überschlagen: selbst dann würde ich glauben, daß seine Chance, den Unfall zu überleben, größer gewesen wäre als bei diesem nahezu frontalen Aufprall – wobei im übrigen nicht der frontale Stoß selbst die entscheidenden Verletzungen ausgelöst hat, sondern die Tatsache, daß der Ford sich überschlagend von oben auf das Cabriolet-Dach des 220 S fiel. Das Resumé unserer Betrachtung sollte also lauten: Bremsen ist nicht immer das Allheilmittel, um Unfälle abzuwenden.

Was den Fahrer des Kleinbusses angeht, so vermute ich, daß er sein Lenkrad nicht so in der Hand hielt, wie wir es immer wieder fordern, auch auf der Autobahn, auch wenn dort der Verkehr nicht sehr dicht ist, und auch wenn man nur 90 bis 100 fährt – wobei man im Falle des FK 1000 besser sagen sollte: wenn man mit Höchstgeschwindigkeit fährt. Denn für einen bis zur zulässigen Grenze beladenen kleinen Omnibus, der mit runderneuerten Reifen versehen ist, bilden 100 km/st eine ähnliche Höchstgrenze – man denke dabei auch an die Bremsen! – wie 180 mit einem Wagen, dessen Spitze 180 beträgt. Vermutlich hat der Fahrer sein Lenkrad auf eine etwas lässige Weise umspannt, nicht in der berühmten Position zwischen „zwanzig vor vier und und zehn vor zwei". Statt dessen hatte er vielleicht beide Hände oben liegen, nebeneinander, oder er fuhr überhaupt nur mit einer Hand: die andere auf der Fensterlehne, den Ellenbogen zur Kühlung im Fahrtwind.

Wenn dann wirklich eine gefährliche Situation eintritt, kann man rein manuell-mechanisch nicht mehr schnell genug und nicht mehr exakt reagieren – und mit einer solchen gefährlichen Situation muß man eben stets rechnen. Es kann einmal ein Reifen platzen, es kann ein Hund, ein Kind, eine alte Frau völlig unvermutet in die Fahrbahn laufen. Ich bin sicher, daß ein guter Fahrer, der mit voller Konzentration und Aufmerksamkeit und mit richtiger Handhaltung am Lenkrad fährt – daß dieser Fahrer auch nach einem geplatzten Reifen das Fahrzeug noch aussteuern und auf der Bahn halten kann – auch hierbei darf ja niemals brüsk gebremst werden!

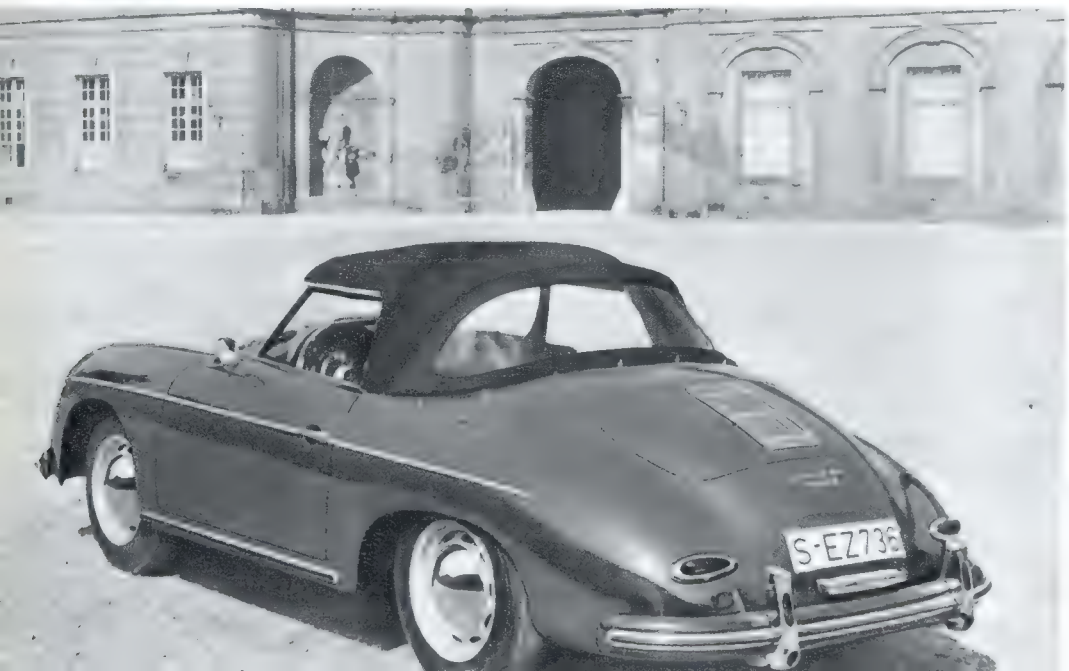
Nein, wir machen die Toten nicht wieder lebendig, wenn wir nachträglich, posthum sozusagen, diese Überlegungen anstellen, aber ich bin der Ansicht: wenn man sich theoretisch mit fahrtechnischen Möglichkeiten exakt auseinandersetzt, kann man damit die eigene Schreckreaktion im Ernstfall unbewußt lenken. *Richard von Frankenberg*

Ein Nachfolger für den Speedster:

Porsche Convertible D

Der Speedster, das billigste Porsche-Modell, hat sich zu seinem Vorteil verändert und heißt nun „Convertible D". Die englische Bezeichnung deutet – wie auch schon beim Speedster – darauf hin, daß es sich um ein hauptsächlich für die Überseekundschaft bestimmtes Fahrzeug handelt, das in Preis und Ausstattung mit den preisgünstigen britischen Sportwagen von MG, Triumph und Austin Healey konkurriert. Immerhin hat das Convertible D gegenüber dem etwas primitiven Speedster einen erheblichen Zuwachs an Komfort aufzuweisen. Die auffälligste Abänderung ist die höhere und stabilere Windschutzscheibe. Hinzu kommen Kurbelfenster statt der bisherigen Einsteckfenster und im Zusammenhang mit beiden Änderungen ein schöneres Verdeck mit größerem Heckfenster. Außerdem wurden die Schalensitze durch Polstersitze ersetzt und serienmäßig eine Scheibenwaschanlage eingebaut. Etwas sehr Vernünftiges sind die ebenfalls neuen verschließbaren Türtaschen, die es möglich machen, nicht allzu wertvolle Dinge auch im offenen Wagen liegen zu lassen. Das Convertible D ist leider – aber verständlicherweise – auch teurer als der Speedster und kostet mit 60 PS-Motor DM 12 650,–, also fast ebensoviel wie das 60 PS-Coupé. Die Karosserie wird übrigens nicht, wie für alle übrigen Porsche-Modelle, von der Stuttgarter Karosseriefabrik Reutter, sondern von Drauz in Heilbronn gebaut.

Nur bei näherem Hinsehen ist das Convertible D vom Cabriolet zu unterscheiden. Der kürzere Radstand wurde beibehalten. **Werkfoto**



Großer Preis von Deutschland:

Die Briten siegen auf breiter Front

Überraschend nach vorn stoßend war der 26jährige britische Zahnarzt Tony Brooks nach dem Ausfall von Stirling Moss der Hecht im Karpfenteich.

Die beiden Maserati von Bonnier und Herrmann fielen zu gleicher Zeit und am gleichen Platz, nämlich in Breitscheid, mit Motorschaden aus.

Eines hat dieser XX. Große Preis von Deutschland auf dem Nürburgring ganz deutlich gezeigt: das Rennfahren hat sich verändert. Unmerklich beinahe ist der Sport der Herrenfahrer und Kavaliere, der Enthusiasten und reichen Söhne Sache einiger weniger harter junger Männer geworden, die ihn souverän beherrschen. Solange der Weltmeister Juan Manuel Fangio noch dabei war, gelang es seinem enormen Können, seiner überlegenen Ruhe und seinem Wissen um die letzten Kniffe, sich die junge Generation vom Leibe zu halten – gerade noch. Vielleicht war es auch der Schatten des Großen, den sie nicht überspringen konnten. Seitdem der Argentinier sich zurückgezogen hat, haben die Jungen stürmisch die Spitze übernommen – so stürmisch, daß sie gleich im ersten Anlauf Fangios auf einsamer Höhe schwebenden Rekorde stürzten.

Wie diese harten jungen Männer Rennen fahren, das hat nichts mehr mit dem Autofahren zu tun, wie wir es kennen. Graf Trips, Trintignant, Schell und Gendebien, um nur diese wenigen Namen zu nennen, sind noch Vertreter des klassischen Rennstils: des Schnellfahrens herkömmlicher Art mit Kraft und Beherrschung. Sie fahren auf ihre Weise, wie vor ihnen Ascari und Castellotti und noch früher Caracciola, Varzi und Fagioli fuhren. Dieser sehr bewußte – ich möchte sagen – sehr gerade, auf Hochglanz polierte Fahrstil, der den powerslide wohl einbezieht, ohne ihn jedoch zu seinem wesentlichen Moment zu machen, wird in seiner höchstgezüchteten Form von noch nicht 20 Fahrern dieser Erde gemeistert. Aber selbst dieses Fahrenkönnen verblaßt, wenn die harten jungen Männer sich einmischen. Es sind nur vier: Moss, Hawthorn, Brooks, drei Briten also, und Jean Behra, der Franzose. Für diese vier scheint die Grenze des Unmöglichen weiter als für die anderen gezogen zu sein. Sie wagen das Unvorstellbare, und sie beherrschen das Unerklärbare. Sie fahren nicht mehr, sondern sie schwingen von Kurve zu Kurve mit tänzerischer Leichtigkeit, man möchte diesen ganz neu sich entwickelnden Fahrstil mit dem ja ebenfalls neuen „Wedeln" vergleichen, wie es Toni Sailer so meisterhaft auf den Skiern beherrscht. Sie spielen mühelos mit dem Gewicht des Wagens und den ihn nach der Kurvenaußenseite zerrenden Kräften; es sind nicht mehr, wie beim bisherigen Fahrstil, nur ihre Muskeln und ihre eigene körperliche Anstrengung, die ihn auf der Straße halten. Die Technik des Schwingens, virtuos von ihnen beherrscht, scheint die auftretenden Kräfte sich gegenseitig aufheben zu lassen. So kommt es, daß sie für normales Denken viel zu schnell an die Kurve herangehen und nun aber nicht, das Tempo hart herunterbremsend, den

Ausgangs des Brünnchens kam der Carrerafahrer In der Elst zu nah an die Außenböschung und geriet ins Schleudern, weil er bremste, statt Gas zu geben.

Wagen mit Überschußfahrt brutal hineinzwingen; vielmehr geben sie schon vor dem Beginn der Kurve ihrem Fahrzeug mit Lenkeinschlag und Gaspedal sozusagen einen Effet, eine vorbestimmte Richtung des Schwingens, die dann kaum noch korrigiert zu werden braucht. Mit dieser Technik kann ein so schmächtiger Bursche wie Tony Brooks rein körperlich einen Grand Prix auf dem Nürburgring in neuer Rekordzeit durchstehen, ohne sich besonders zu verausgaben.

Es ergeben sich bei dieser neuen Art des Fahrens auch für den Zuschauer völlig überraschende Aspekte. Man sieht die Wagen dieser Spitzenfahrer sich viel zu schnell der Kurve nähern, erwartet in potenzierter Form das Gewohnte: Sägen, Querstellen, Gegensteuern – den großen Kraftakt, um sie gerade noch zu meistern. Nichts davon geschieht. Beinahe mühelos, ganz elegant und völlig sicher wird der viel zu schnelle Wagen durch die Kurve gewedelt, als sei es das Einfachste von der Welt.

Wenn die harten jungen Männer kämpfen, tun sie es so unerbittlich, daß ihre Konkurrenten deklassiert werden. Und wenn sie nicht siegen, dann nur, weil das Material weicher und müder war als ihr eigener Mut. Das Material, das scheint auch das einzige Risiko in sich

zu bergen, das sie eingehen: denn sie riskieren nichts. Sie fahren eine Nürburgrunde, die unter Fangios für unschlagbar gehaltenem Vorjahresrekord von 9:17,4 liegt, mit geringerem Risiko als alle andern eine von etwa 9:25. Sie beherrschen souverän die verstandesmäßig nicht zu fassenden Wechselwirkungen zwischen Straße und rasenden Rädern, zwischen wegschiebendem Gewicht und Adhäsion. Und sie sind so vollkommen eins mit dem brüllenden, auf die kleinste Regung reagierenden und an der Grenze der physikalischen Gesetze sich nur unwillig zwingen lassenden Rennwagen, daß sie, hellwach beobachtend, keine Fehler machen. Denn Fehler sind in diesem gefährlichen Männersport tödlich. Der junge Castellotti, zur Weltklasse heranreifend, versuchte im Autodrom von Monza eine S-Kurve schneller zu nehmen, als es möglich war. Er mußte diesen Fehler ebenso mit dem Tode bezahlen wie der junge Musso, der in Reims versucht hatte, eine mit 240 km/st zu nehmende Kurve mit 270 km/st zu durchfahren. Die beiden Italiener hatten es den harten jungen Männern gleichtun wollen, ohne deren Können und Sicherheit zu besitzen. Und nun, auf dem Nürburgring, machte Peter Collins, der schon nahe an diese Weltspitzenklasse herangewachsen schien, einen Fehler:

Mitte: Der Borgward von Hans Herrmann ging motorisch längst nicht so gut wie die beiden übrigen Bremer Wagen. Man sieht hier im Brünnchen hinter Allison (Lotus), den beiden Porschefahrern Walter und Beaufort und (im Vordergrund) seinem Teamkameraden Jüttner. Unten links: Roy Salvadori mit dem 2 Liter-Cooper wurde überraschend Zweiter hinter Brooks bei den Grand Prix-Wagen, während Edgar Barth den Mittellenker-Porsche (rechtes Bild) ebenfalls auf den zweiten Platz im Formel II-Rennen hinter dem Cooper von McLaren bringen konnte

und auch der war tödlich. Ausgangs des Pflanzgartens, in der schnellen Rechts-Aufwärts-Kurve, braucht man die ganze Straßenbreite, wenn man sie sehr schnell und im powerslide durchfährt. Brooks lag knapp vor Collins, dahinter folgte Hawthorn. Und da versuchte der nette Peter, ausgerechnet an dieser gefährlichen Stelle den in der Kurve maximal schnell fahrenden Brooks zu überholen. Einen kurzen Moment lang nur hatte er seine Fähigkeiten überschätzt; der Ferrari rutschte weg, überschlug sich, warf den Piloten hinaus, und der hatte das Unglück, mit dem Kopf gegen den weit und breit einzig stehenden Baum zu prallen. Er starb im Flugzeug auf dem Weg ins Krankenhaus. Armer Peter, arme Louise . . .

Zuerst hatte es nach einer Demonstrationsfahrt von Stirling Moss ausgesehen, der mit seinem Vanwall allen anderen davonlief, schon in der 2. Runde 9:16,6 min und in der dritten gar 9:09,2 (149,6 km/st) fahrend. Die beiden Ferrari von Hawthorn und Collins lagen dicht beieinander und hielten sich etwas zurück, aber wiederum nicht so viel, daß der an 4. Stelle folgende Tony Brooks auf Vanwall ihnen hätte gefährlich werden können. Er folgte ihnen mit etwa 15 sec Abstand. Dann kam Stirling aus der 4. Runde nicht zurück. Ein Motorschaden und ein solcher an der Vorderradaufhängung machten seiner bravourösen Fahrt ein Ende. Die beiden jungen Briten auf Ferrari, die zur Freude des Publikums sich rundenlang ausgerechnet auf der Tribünengeraden gegenseitig überholten, sahen sich plötzlich an der Spitze. Der dritte Ferrari-Sieg in dieser Saison schien in greifbare Nähe gerückt.

Aber nun war der Moment für den 26jährigen Zahnarzt Tony Brooks gekommen, zu zeigen, daß er zu den harten jungen Männern gehört. Er ging zum Angriff über. In der 6. Runde nahm er ihnen, die jeweils 3/10 sec auseinanderlagen, 9 sec ab. Er fuhr 9:16,7. In der 8. Runde fuhr er 9:14,2, in der 10. Runde 9:12,1 – und damit war er an den beiden Ferrari-Fahrern, von denen in diesem Augenblick gerade Collins führte. In einem unerhört gewagten, aber souverän beherrschten Manöver ging Brooks eingangs der Linkskurve am Ende der Gegengeraden an Hawthorn vorbei, damit den 2. Platz erobernd. Die beiden Ferrari-Fahrer kämpften in der nun folgenden 11. Runde wie die Löwen, um den grünen Vanwall wieder abzuschütteln. Es gelang nicht. Brooks fuhr die 11. Runde mit 9:10,6, wiederholte das mit Hawthorn praktizierte Manöver eine Runde später an exakt derselben Stelle mit Collins – und führte das Rennen. Eine fanatische, niemals für möglich gehaltene Leistung, dem die Zuschauer mit atemloser Spannung folgten.

Im Kampf um den Wiedergewinn der Spitze fuhren auch Hawthorn und Collins noch 3 Tage vorher für absolut unmöglich gehaltene Rundenzeiten von 9:11 und 9:12 – es half ihnen nichts. Sie lagen ganz dicht hinter dem Vanwall, immer auf eine Gelegenheit wartend, vorbeizustoßen, auf einen Fahrfehler Brooks' vielleicht, auf eine kleine Unaufmerksamkeit. Und da beging Collins im überschäumenden Kampfeseifer seinen tödlichen Fehler. Eine Runde später schied Hawthorn, der seinen Freund dicht vor sich hatte stürzen

Die drei Sieger der Gran Turismo-Klassen: H. J. Walter auf Porsche-Carrera, in der Mitte Eberhard Mahle auf Porsche 1600 Super und unten der Berliner Herbert Schulze mit seinem Zagato Alfa Romeo. Mit diesen 3 Fahrern haben zweifellos auch unsere drei besten Leute dieser Klassen gesiegt.

Mike Hawthorn, in der Fahrerwertung der Rennwagen-Weltmeisterschaft an der Spitze, führte nach dem Ausfall von Moss auch auf dem Nürburgring eine Zeitlang, bis er von Brooks regelrecht niedergekämpft wurde.

Fotos: Weitmann (11), Dr. Müller (1)

sehen, mit Maschinenschaden aus. Brooks war der Sieg nicht mehr zu nehmen; es war ein grandios errungener Sieg.

Vom Hinterfeld gibt es nicht soviel zu berichten. Die beiden BRM von Behra und Schell liefen nie eindrucksvoll und hatten auch keine Chance. In der 5. bzw. 10. Runde gingen sie sang- und klanglos aus dem Rennen. Der dritte, von Graf Trips gefahrene Ferrari, mußte schon in der 2. Runde an die Boxen, fuhr dann weiter, klang aber niemals ganz sauber und hatte offensichtlich Bremsschwierigkeiten. Vor ihm lagen der 2,2 Liter-Lotus von Allison und der 2 Liter-Cooper von Salvadori. Während der erste durch viele Boxenhalte zurückgeworfen wurde und schließlich auch nicht mehr über die Runden kam, rückte Salvadori durch den Ausfall der vor ihm liegenden Moss, Hawthorn, Collins, Schell, Behra und Allison auf den 2. Platz vor – eine schöne Leistung für den kleinen Heckmotorwagen. Inzwischen hatte der wie immer sehr gleichmäßig fahrende und mit dem Ausfall der schnellen Führenden rechnende Trintignant mit seinem 2 Liter-Cooper den kränkelnden Ferrari von Trips auf der Geraden überholt und sich den 3. Platz gesichert, den er bis zum Schluß vor diesem innehielt.

Da der Maserati des Indianapolis-Fahrers Troy Ruttman sich im Training nicht qualifiziert hatte und die beiden übrigen Maserati von Bonnier und Hans Herrmann, verglichen mit den Ferrari und Vanwall, alte Gurken waren, die, dieser Motorenschlacht in keiner Weise gewachsen, beide an der gleichen Stelle in Breitscheid ausschieden, beendeten nur 4 Fahrer diesen Grand Prix: Brooks, Salvadori, Trintignant und Graf Trips. Zum Glück liefen zur gleichen Zeit und über dieselbe Distanz die Formel 2-Wagen von 1500 ccm Zylinderinhalt. Phil Hill führte hier anscheinend überlegen mit dem kleinen Ferrari, sein Vorsprung vor dem Cooper von McLaren betrug nach der 4. Runde schon 40 sec. Von den insgesamt 8 gestarteten Cooper und 2 Lotus fielen allerdings im Lauf der Zeit 6 aus. Hinter dem an 3. Stelle liegenden Cooper von Burgess und dem RS-Spyder von Graf Beaufort hielt sich, von seinem Freiburg-Sturz noch nicht ganz regeneriert, Eddy Barth mit dem Mittellenker-Porsche. Beaufort, der ein wenig zu scharf ans Karussell gegangen war, mußte an die Boxen und nach einem Radwechsel mit Defekt an der Vorderradaufhängung aufgeben. Und den Herrn Burgess überholte Barth, legte sich an 3. Position auf Lauerstellung, um erst einmal zu sehen, was gespielt wird. Bald war ihm alles klar, und er ging zum Angriff über: In der 7. Runde betrug sein Abstand zum führenden Hill 28,8, in der 8. Runde 19,3 sec, in der 9. Runde 13,8 und in der 10. Runde 9,8 sec. In der 12. Runde fuhr er mit 9:42,8 neuen

Ergebnisse

Formel 1 und 2:
1. Brooks (Engl.), Vanwall, 2:21:15 = 145,4 km/st; 2. Salvadori (Engl.), Cooper, 2:24:44,7; 3. Trintignant (Fr.), Cooper, 2:26:26,2; 4. Graf Trips (Dtschld.), Ferrari, 2:27:31,3; 5. und 1. der Formel 2 McLaren (Engl.), Cooper, 2:27:41,3; 6. Barth (Dtschld.), Porsche, 2:27:47,4. – Schnellste Runde: Moss auf Vanwall in der 3. Rd. mit 9:09,2 = 149,6 km/st (neuer Rundenrekord).

Sportwagen bis 1500 ccm:
1. Behra (Fr.), Porsche RS, 59:30,4 = 138,0 km/st; 2. Bonnier (Schwed.), Borgward RS, 59:45,3; 3. Barth (Dtschld.), Porsche RS, 59:58,8; 4. Herrmann (Dtschld.), Borgward RS, 1:00:00,0; 5. de Beaufort (Holl.), Porsche-Spyd., 1:00:27,7; 6. Jüttner (Dtschld.), Borgward RS, 1:00:29,2; 7. Walther (Schwz.), Porsche-Spyd., 1:02:10,3. – Schnellste Runde: Behra mit 9:48,9 = 139,4 km/st (neuer Rundenrekord).

Gran Turismo bis 1600 ccm:
1. Walter (Dtschld), Porsche-Carr., 1:06:02,1 = 124,3 km/st; 2. Linge (Dtschld.), Porsche-Carr., 1:07:24,7; 3. Hahnl jr. (Dtschld.), Porsche-Carr., 1:07:39,3; 4. Mahle (Dtschld.), Porsche 1600 S, 1:08:33,0; 5. Harzheim (Dtschld.), Porsche-Carr., 1:08:38,0; 6. Deutenberg (Dtschld.), Porsche-Carr., 1:09:46,9; 7. Wuesthoff (USA), Porsche 1600 S, 1:10:13,6. – Schnellste Runde: Walter mit 10:53,9 = 125,6 km/st (neuer Rundenrekord).

Gran Turismo bis 1300 ccm:
1. Schulze (Dtschld.), Alfa-Romeo Zagato, 1:08:56,3 = 119,1 km/st; 2. Stern (Schwz.), Alfa-Romeo Zagato, 1:09:46,2; 3. Moser (Dtschld.), Alfa-Romeo GSV, 1:09:56,2; 4. Ahrens (Dtschld.), Alfa-Romeo GSV, 1:10:30,9; 5. Foitek (Österr.), Alfa-Romeo GSV, 1:10:34,9; 6. Estler (Dtschld.), Alfa-Romeo GSV, 1:11:37,6; 7. Miss D. McCluggage (USA), Alfa-Romeo GSV, 1:12:18,5. – Schnellste Runde: Schulze mit 11:18,1 = 121,1 km/st.

Stand der Fahrerwertung in der Weltmeisterschaft: 1. Hawthorn 30 Pkt., 2. Moss 23 Pkt., 3. Brooks 16 Pkt., 4. Collins 14 Pkt.

Der sympathische junge Engländer Peter Collins mußte auf dem Nürburgring sein Draufgängertum mit dem Leben bezahlen.

Formel 2-Rundenrekord. Barth wie McLaren hatten inzwischen den 1,5 Liter Werks-Ferrari, der nun offensichtlich krank war, überholt und begannen, sich untereinander zu bekriegen. Obwohl der Porsche-Fahrer bis auf 6 sec an den Cooper herankam, gelang es ihm doch nicht, ihn zu überholen. Mit dem 5. und 6. Platz im Gesamtklassement der Formel 1-Rennwagen haben die 1,5 Liter überzeugend gezeigt, was sie zu tun vermögen. Und man kann sich vorstellen, welchen Wirbel es in der Formel 2-Klasse geben würde, wenn Porsche einen echten Einsitzer bauen würde!

Dem Grand Prix war ein über 6 Runden führendes Rennen für Sportwagen bis 1500 ccm und Gran Turismo-Wagen bis 1600 und bis 1300 ccm vorausgegangen. Insgesamt 43 Fahrzeuge stellten sich mittags um 12 bei kühlem, aber trockenem Wetter dem Starter. Es war ein gefundenes Fressen für Jean Behra mit dem Porsche RSK, der von Anfang bis zu Ende führte, mit 9:48,9 (139,4 km/st) die schnellste Runde fuhr und mit 138 km/st Durchschnitt siegte. Immerhin trennten ihn im Ziel nur 15 sec von dem großartig gehenden, aber auch großartig gefahrenen Borgward des Schweden Bonnier.

Hans Herrmann hatte offensichtlich einen schwächeren Motor, denn bereits auf der Gegengeraden zogen die andern an ihm vorbei. Er kämpfte sich aber zäh vom 7. Platz nach vorn und hätte um ein Haar noch Barth vom 3. Platz verdrängt, wäre das Rennen nur eine Runde länger gewesen. Auf alle Fälle ist ihm etwas geglückt, was noch keinem vor ihm auf dem Nürburgring glückte: er fuhr für die 6 Runden mit 1:00,00,0 die denkbar rundeste Zeit. Beaufort brachte seinen Spyder noch vor dem von Jüttner sehr schön gefahrenen dritten Werks-Borgward ans Ziel. Insgesamt beendeten 15 Wagen das Rennen, darunter beide gestarteten Osca und alle 3 gestarteten Lotus.

Beim Lauf der gleichzeitig gestarteten Gran Turismo-Wagen war erstmals vernünftigerweise eine Sonderwertung für Porsche 1600 S erfolgt, die normalerweise gegen die schnelleren Carrera ja nichts auszurichten haben. Aber dem jungen Stuttgarter Mahle gelang es, mit seinem Hardtop-Super tief in das Carrera-Feld einzubrechen und den 4. Platz aller 1600er zu erreichen – eine wirklich schöne Leistung. Herbert Linge versuchte mit dem Strähleschen Carrera erfolglos den ebenso gut gehenden wie gut gefahrenen Carrera von H. J. Walter zu halten, dessen schnellste Runde von 10:53,9 min (125,6 km/st) zeigt, was mit diesen Autos möglich ist. Überraschend schnell war auch Hahnl jr. aus Cuxhaven, der in 6 Runden nur 15 sec hinter Linge blieb.

Eigentlich hätten auch die Gran Turismo-Wagen bis 1300 ccm in zwei verschiedenen Gruppen gewertet werden müssen, denn es zeigte sich, daß die Zagato-Alfa Romeo von Herbert Schulze und Marcel Stern den normalen Giulietta Sprint Veloce doch zu sehr überlegen waren. Schulze fuhr mit 119,1 km/st einen höheren Renndurchschnitt als Bonniers bisheriger Rundenrekord von 11:35,2 = 118,1 km/st. Und des Berliners schnellste Runde von 11:18,1 min kann sich für einen 1300er Wagen wahrlich sehen lassen. Übrigens fuhr hier auch eine Dame mit: die New Yorkerin Denise McCluggage, die den ihr völlig unbekannten Nürburgring mit einem Durchschnitt von 113,6 km/st in ihrem kleinen Alfa meisterte. Das müssen Sie ihr erst einmal nachmachen!

H. U. Wieselmann

Mit ausgestreckten Armen völlig entspannt am Lenkrad, führt hier Jean Behra den Porsche RSK durch eine der Abwärtskurven am Hatzenbach.

Eine englische Lösung:

Das Hobbs-Getriebe

Auch in Europa ist man nicht mehr der Ansicht, daß eine Getriebe-Automatik „something for old ladies" ist. Im Gegenteil, auch durchaus nicht faule Autofahrer finden angesichts der heutigen Verkehrsdichte „diese ewige Schalterei" etwas antik. In den USA hat das automatische oder halbautomatische Getriebe längst seinen Weg gemacht. In Europa blieben die Bemühungen – von überseeischen Importen abgesehen – auf die Beseitigung des Kupplungspedals beschränkt. Das vollautomatische Getriebe für kleine und mittlere Wagen, wie sie von der steuerbedrängten europäischen Industrie gebaut werden müssen, liegt gewissermaßen in der Luft.

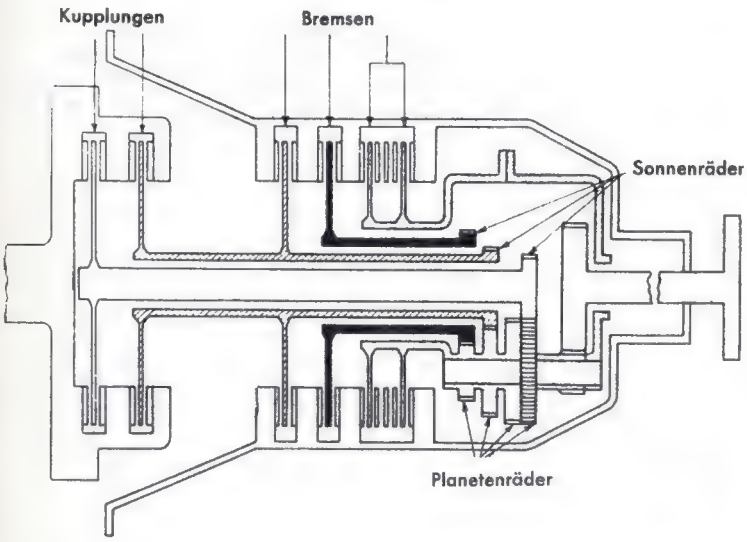
Mit besonderem Interesse wurde deshalb die Gelegenheit ergriffen, ein vollautomatisches Getriebe gründlich zu erproben, das allem Anschein nach einige der zu stellenden Bedingungen erfüllt und von dem man annehmen kann, daß es in Kürze zur wahlweisen oder gar serienmäßigen Ausrüstung mehrerer bekannter europäischer Personenwagentypen gehören wird.

Der Konstrukteur und Hersteller dieses Getriebes heißt Howard F. Hobbs, ist von Geburt Australier, aber seit 1931 in England ansässig. Bereits in der Mitte der dreißiger Jahre machte er von sich reden, als er für den Zweiliter Austin ein stufenloses mechanisches Getriebe schuf. Diese Pioniertat brachte Hobbs weder Ruhm noch nennenswerten Erfolg. Die Zeit war für die Automatik noch nicht reif: das Synchrongetriebe trat damals gerade seinen Siegeszug an. Die Hobbs Transmission Limited, die heute das Hobbs-Getriebe baut, ist eine Tochter des BSA/Daimler-Konzerns. Auch die Fertigung erfolgt in einem Daimler-Betrieb. Es stehen zur Zeit bereits eine Anzahl von Typen zur Verfügung, die für alle Personenwagen von 750 ccm bis über 3 Liter reichen. Weitere Modelle sind für Nutzfahrzeuge, Industriemaschinen, Lokomotiven usw. entwickelt worden. Britische Militärbehörden haben kürzlich nach eingehenden Erprobungen das Hobbs-Getriebe auch für geländegängige Kampfwagen freigegeben.

AUFBAU UND WIRKUNGSWEISE

Der relativ einfache Aufbau des Getriebes ist aus der Schema-Zeichnung zu ersehen. Es besteht im wesentlichen aus zwei Einscheiben-Kupplungen, drei im Prinzip gleichartigen Bremsen, einem Planetengetriebe und einem hydraulischen Steuermechanismus. Zu dem Steuermechanismus gehören zwei Zahnradpumpen, von denen die eine drehzahlabhängig von der Kurbelwelle, die andere geschwindigkeitsabhängig von der Getriebeaustrittswelle betätigt werden. Die beiden Kupplungen liegen hintereinander im Schwungrad. Zwischen ihnen befindet sich ein Membrankörper, dessen Seiten wie eine Trommel mit dem Kalbfell, mit Membranen aus Neoprene bespannt ist. Diese Membranen sind gegenüber der dazugehörigen Kupplung durch Isolierringe wärmegeschützt. Die Abtriebswellen beider Kupplungen liegen teleskopartig ineinander und tragen an ihrem rückwärtigen Ende je das Sonnenrad eines Planetensystems.

Schematische Darstellung des Hobbs-Getriebes. Nähere Erläuterungen gibt unser Bericht.



Die äußere der beiden Wellen liegt ihrerseits wiederum in einer Hohlwelle, die vorn eine Bremsscheibe und hinten ein Sonnenrad trägt. Das rückwärtige Ende dieser Welle wird vom Hals des Planetengehäuses umschlossen, der zwei gleichartige Bremsscheiben trägt, weil diese Bremse dem höchsten Drehmoment ausgesetzt ist. Zwischen den Bremsen liegen, genau wie zwischen den Kupplungsscheiben, entsprechende Membrankörper, die sie, unter Druck gesetzt, sperren oder freigeben, wenn der Druck aus dem Membran-Hohlraum entweicht. Durch das Sperren oder Freigeben der Kupplungen und Bremsen werden die einzelnen Gangstufen geschaltet. Das kann entweder von Hand durch einen normalen Schalthebel mit den Stellungen R – N – 1 – 2 – 3 – A geschehen oder vollautomatisch durch den hydraulischen Steuermechanismus, der in Tätigkeit tritt, sobald die Schaltstellung A gewählt wurde. Wird z. B. die Stellung 3 eingestellt, dann arbeitet das Getriebe nur in den unteren Gängen automatisch, geht aber über die 3. Gangstufe nicht hinaus. In der Schaltstellung 2 hat man dann ein automatisches Zweigang-Getriebe. Ein Abwürgen des Motors ist ebenso ausgeschlossen wie ein Überdrehen in den Gängen. Zwischen den Stufen gibt es keine Leerlaufstellung, so daß auch im Moment des Gangwechsels der Kraftfluß nicht unterbrochen wird. In Fahrt kann übrigens ohne weiteres der Rückwärtsgang eingelegt werden. Sobald das Fahrzeug zum Stillstand kommt, rückt er erst ein und der Wagen rollt, sobald wieder Gas gegeben wird, rückwärts.

Mit dem Gaspedal ist ein sogenannter „Kickdown" verbunden. Wird das Gaspedal über einen mit der Vollgasstellung verbundenen Druckpunkt hinaus durchgetreten, dann verschiebt das Gestänge ein Zusatz-Steuerventil des hydraulischen Schaltautomaten, und dieser verzögert den Gangwechsel bis knapp unter die Maximal-Drehzahl des Motors. Um beste Beschleunigung zu erreichen, braucht man bei einem Auto mit Hobbs-Getriebe nur das Gaspedal eisern in der Vollgasstellung festzuhalten: der Motor dreht dann in jedem Gang prächtig hoch und steigt erst bei seiner Leistungsspitze auf den nächst höheren um. Als Beispiel für die Verschiebung der Schaltzeitpunkte nachstehend die mit einem 1,5 Liter Morris „Oxford" ermittelten Werte:

	2. Gang	3. Gang	4. Gang
normal	12 km/h	23 km/h	37 km/h
Kickdown	28 km/h	55 km/h	92 km/h

Wer aus gemütlichem Bummeltempo forsch beschleunigen will, braucht nicht mehr zu tun, als Vollgas zu geben: das Getriebe schaltet selbsttätig wieder hinauf. Soll der Motor bei Talfahrt als zusätzliche Bremse dienen, braucht nur der Handschalthebel in die Stellung des gewünschten Ganges gerückt zu werden. Auch Abschleppen bereitet keine Schwierigkeiten, da dann die Steuerhydraulik von der abtriebseitigen Pumpe her unter Druck gesetzt wird. Als mechanisches Getriebe hat die Hobbs-Transmission keinen Schlupf und die Reibungsverluste liegen nicht höher als bei einem guten normalen Schaltgetriebe.

Die Testwagen der Morris und ein Austin A-35 (950 ccm) hatten beide schon eine ganz schöne Strecke hinter sich. Der Morris kam gerade aus den USA, wo er in Detroit ein mehrwöchiges Gastspiel bei einem der „großen Drei" gegeben hatte. Die Getriebe beider Wagen funktionierten fehlerlos und zeigten sich jeder Fahrsituation gewachsen. Das will etwas heißen, denn sie wurden von mehreren Getriebespezialisten scharf herangenommen, die darauf aus waren, Schwächen zu finden.

Wo Licht ist, muß auch Schatten sein. Nun ja, das Hobbs-Getriebe ist in seiner heutigen Form schwerer als ein Normalgetriebe und es ist auch teurer. Die Bekanntschaft mit dem Hobbs-Getriebe vermittelte durchaus den Eindruck, daß hier eine reife „europäische Lösung" des Problems der Getriebe-Automatisierung vorliegt, eine brauchbare Lösung also auch für die Fahrzeuge mittlerer und kleiner Hubraumklassen.

Wilhelm Senger

3mal so schnell
bei der Sache
Shell X-100 Motoroel 10 W/30 fließt bei kalter Maschine zwei- bis dreimal so schnell an die Schmierstelle wie ein 30er-Öl. Also auch im Sommer schont es die Batterie, sorgt für beste Startbedingungen und hilft am Anfang Kraftstoff sparen.
Im Kurzstrecken- und Stadtverkehr mit lauwarmem Motor wird Shell X-100 zehn-W-dreißig automatisch zum 20er-Öl, und bei autobahnheißem Motor +30 Grad im Schatten stellt es sich von selbst auf die hohe Tragfähigkeit eines 30er-Öles ein.
10W/30
SHELL
X-100
MOTOR OEL

Bei **BANDSCHEIBEN-** und Rückgrat-Schäden

Buco **Spezial-Bezug**

DBGM verstellbar

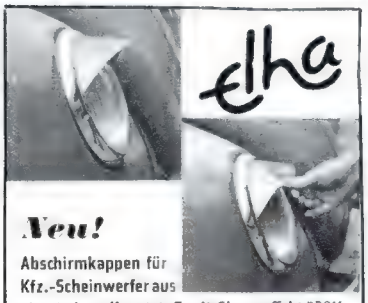
zum Patent angemeldet

siehe Bespr. in „das AUTO, MOTOR und SPORT" Nr. 6/58) Für alle Fahrzeugtypen lieferbar.

Fr. Buchmüller GmbH., Stuttgart-N Räpplenstraße 5, Telefon 97996

ABSCHLIESSBARE **HAUBENHALTER** HAUBENVERSCHLÜSSE ALLER ART

BESCHLAGFABRIK **HAPPE & CO.** TÖNISHEIDE Wülfrather Straße 33, Postfach 17



Neu!

Abschirmkappen für Kfz.-Scheinwerfer aus *elastischem* Kunststoff mit *Chromeffekt* DBGM.

Erlaubt nach den neuesten Vorschriften des Bundesverkehrsministeriums. Für sämtliche Pkw, Roller, Motorräder und Mopeds lieferbar.

Hess und Lauterjung

Stgt.-Zuffenhausen, Schozacher Straße 36

Zu beziehen durch den Kfz.-Fachhandel

Wir bieten Ihnen ein geschlossenes Programm formschöner Handpumpen für die verschiedensten Verwendungszwecke. Verlangen Sie Druckschrift Nr. 334

Klein, Schanzlin & Becker AG, Frankenthal (Pfalz)

AUTO-MARKT – BEZUGSQUELLEN GÜNSTIGE GELEGENHEITEN

ALFA ROMEO

1900 Super, Baujahr 55, hellgrau, guter Zustand, DM 5500.—. Anfragen unter 6267 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6172/1525

AUSTIN

Austin Healey 100, 4- oder 6-Zyl., Zustand gleichgültig, auch Unfall, zu kaufen ges. W. Specht, Reutlingen, Ringelbachstr. 224, Tel. 59 79. 6158/1524

BMW

Ersatzteile

für ältere **BMW**-Typen ab Lager

A. Fischer

München 13, Heßstraße 4, Telefon 20709

328 Sport, 1939, erstkl. Zustand, Liebhaberstück, Maschine neu gelagert, Spitze 165 km/st, DM 3500.–, verkauft: Dieter Höll, Langenfeld (Rhld.), Poststr. 43. 6110/1520

BMW 2 Liter (Typ 328/80 PS) Motor, von Fachfirma überholt, in allen Teilen original, mit Werkstattgarantie für höchste Leistung (160–170 km/st), evtl. auch mit Orig.-Getriebe, zu kaufen ges. Angebote unter 6246 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6126/1521

BMW 502, 3,2 Liter, staubgrün, Radio, mit Zubehör, zu verkaufen. Walter Jakobi, BMW- und Fiat-Vertretung, Nürnberg, Kirchenstraße 13, und Rathenauplatz 2, Ruf 4 57 76 und 4 66 08. 6155 1523

328 Sport, Liebhaberstück, 1949 erstmalig zugelassen, silbergrau, Motor 10 000 km, absol. neuwert. Anfr. an: „Z. 576", Anzeigenmalchin, Berlin-Nikolassee. 6120/1521

BMW 327/28 – Teller- und Kegelrad, 3,9:1, sucht Peschken, (22a) Moers, Meerstraße. 6121/1521

BMW 501/8 V 8, Bauj. 55, 66 000 km, schw., Radio Mexico u. weitere Extras, Ia Zustand, aus 1. Hd. von Privat zu verkaufen. Angeb. unter 6244 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6123 1521

BORGWARD

Isabella Coupé, elfenbein, 3000 km, DM 1000.– unter Neupreis zu verkaufen. Teilzahlung möglich. Willi Specht, Reutlingen, Ringelbachstraße 224, Tel. 59 79. 6157/1523

Isabella TS-Coupé 57, silber, Bestzustand, div. Zubeh., 1. Hand, 32 000 km, sehr günstig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53 bis 55, Tel. 1 07 06. 6111/1520

DYNA-PANHARD

Dyna-Panhard-Veritas, 750 ccm, 40 PS, 2-Sitzer-Sportroadster (Kurbelfenster, Kofferraum), erstkl. Gesamtzust., 140 km/st, 7 Ltr. Verbrauch, sehr sportl., Farbe weiß, rotes Leder, für DM 2850.– zu verk. Anfragen unter 6264 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6168/1524

EMW

2 Liter-Sportcabrio, bildschönes Modell, f. Liebhaber, Bauj. 55, 30 000 km, rotes Leder, von Privat zu verkaufen. Angeb. unter 6243 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6122/1521

FERRARI

Ferrari

errang auch in diesem Jahre wieder die Sportwagen-Weltmeisterschaft! Das sagt mehr als tausend Lobsprüche! Auskunft über die Ferrari-Typen erteilt

Allein-Importeur AUTO-BECKER Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06

6119/1520

FIAT

Spyder Sportcabrio, 1100 ccm, neuwertig, mit Coupéaufsatz und Radio, 19 000 km, umständehalber preisgünstig zu verkaufen. Anfr. unter 6247 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6127/1521

1100 TV Spyder, rubinrot mit beigem Cabrio-Verdeck und schwarzem Coupédach (Hardtop), 20 000 km, erstkl. Zustand, umständehalber im Auftrag zu verkaufen. Autohaus Ehinger, Singen (Hohentwiel), Telefon 28 42. 6128/1521

GOLIATH

1100-Coupé 58, rot/beige, Ww.-Reifen, noch nicht zugelassen, weit unter Neupreis zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53–55, Tel. 1 07 06. 6114/1520

JAGUAR

JAGUAR-Importeur

P. Lindner Frankfurt a. M.

Service und Ersatzteillager:

Leipziger Straße 88, Tel. 77 90 88

Verkauf und Verwaltung:

Blittersdorffplatz 39, Tel. 33 61 67

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile Frankfurt/Main-Höchst, Brüningstraße 32 An- und Verkauf, Ersatzteile. 6129/1521

MERCEDES

300 SL Coupé, 215 PS (260 km/st), 27 000 km, mit Becker-Mexico-Radio und automatischer Antenne, z. Preise von DM 21 500.– zu verkaufen. Anfragen unter 6261 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6163/1524

Merc. 300 d-Limousine 58, schwarz, Stahlschiebedach, Mex.-Radio, 7800 km; Merc. 300 c-Lim. 56, schwarz, Radio, 1. Hand, garantiert 7000 km; Merc. 300 b-Lim. 54, schw., Schiebed., Radio, Trennwand, Ww.-Reif., 1. Hand, sehr guter Zustand, neuer Motor, sehr günstig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. 6115/1520

Merc. 300 SL-Roadster 57, stratosilber, 1. Hand, 9500 km; Merc. 300 SL-Coupé 55, ca. 35 000 km, werksüberh.; Merc. 220 SA-Coupés, 5500 km u. 27 000 km; Merc. 220 A-Cabrio, guter Zustand, nur 5500 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Telefon 1 07 06. 6116/1520

Merc. 190 SL, Roadster und Coupé, ständig in div. Farben, Bauj. und Preisklassen vorrätig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53–55, Telefon 1 07 06. 6117/1520

Suche 190 SL. Dr. Gnann, Berlin-Charlottenburg, Waitzstraße 28. 6133/1522

190 SL, Bauj. 56–57, unfallfrei, sucht bar von Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Tel. 2 80 55. 6132/1522

220 A Zweisitzer Cabriolet, blau, Radio, wie neu, verk. günstig Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstraße 4. 6131/1521

1 Mercedes-Benz Typ 220 S-Cabriolet

(Vorführungswagen)
Lackierung weiß, mit schwarzem Verdeck, Sitzbank mit Liegeeinrichtung, Leder: schwarz, weißes Lenkrad, Scheibenwascher, Baujahr 1958,

zum 15. 8. 1958 abzugeben.

J. Wilberz Ing., Vertretung der Daimler-Benz- AG, M.-Gladbach, Krefelder Str. 180, Abt. Gebr.-Wagen – Tel. 2 50 51. 6130 1521

MG

MG-A-Roadster 58, schwarz, 1. Hand, 8000 km; MG-A-Coupé 57, schwarz, Heizung, Speichenräder, 1. Hand, 7700 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Telefon 1 07 06. 6113/1520

Suche MG (Barzahlung). Ausführliche Angebote mit Preis erbittet J. Stutte, Gelsenkirchen, Grothusstraße 47. 6156 1523

Feldstecher-Fibel gratis

Postkarte genügt

mit Lederetui · blauvergütet

Kein Risiko · 5 Tage zur Ansicht · Teilzahlung · 1 Jahr Garantie

Nur Markengläser

8x30 120.-	10x50 220.-
7x35 148.-	20x56 369.-
7x50 175.-	u. a.

Timm Optik Abt. Mo

München 2, Klosterhofstr. 2 / Ob. Anger

Das Kaffeehaus am Armaturenbrett

Die ideale elektrische Auto-Filter-Kaffeemaschine für Sport, Camping und Reise.

Preis DM 55,—

„Rapid"-Versand, Oldenburg/Oldb., Postfach

Bei Bestellung bitte V-Zahl angeben!

Rationelle Wege führen durch

Gummi-Pendeltüren geräuscharm, geringer Verschleiß, selbsttätig schließend, einfacher Einbau

ERNST ZIMMERMANN · SIEGEN

Gummifabrikate für die Industrie

Fernruf: Siegen 1248 · 1249 · Fernschr.: ezetsiegen 087 788, Drahtw. EZET Siegen

AUTO-ZUBEHÖR!

Zum **GÜNSTIGSTEN PREIS** alles von

AUTO AUSSTATTUNG

G. VÖLLER VERSAND K-G

München 3, Schließfach 131 E

Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich den interessanten 20seitigen Katalog mit vielen Neuheiten.

PREISE

STARK HERABGESETZT

für Schreibmaschinen aus Vorführung und **Retouren**

Kein Risiko, da Umtauschrecht in alle Fabrikate bis zu 24 Monatsraten

Fordern Sie Gratiskatalog Nr. X 821

NÖTHEL co Deutschlands großes Büromaschinenhaus

Göttingen Weender Str. 11 | **Essen** Gemarkenstr. 51 | **Hamburg** Steinstr. 5-7

Runde um Runde

Vom 5. bis 8. August fand der zweite von der „Scuderia Hanseat" in Hamburg veranstaltete Fahrer-Ausbildungs-Lehrgang auf dem Nürburgring statt, den man für diesen Zweck sperren ließ. Die Zahl der Instruktoren war dieses Mal auf 10 verringert worden, die etwa 115 Fahrer zu betreuen hatten. Der Ring war dementsprechend in 10 Sektionen eingeteilt: Hatzenbach (H. J. Walter), Arenberg (Wolfgang Seidel), Adenauer Forst (Eberhard Mahle), Wehrseifen (Helmut Polensky), Karussell (Helmut Schulze), Wippermann (Heinz Meier), Brünnchen (Richard von Frankenberg), Pflanzgarten (Hans Stuck), Schwalbenschwanz (Joachim Springer) und Start und Ziel (Sven von Schröter: Le Mans-Start und Slalom). Die Teilnehmer brachten Touren- und Gran Turismo-Wagen aller Typen zum Kurs, vom Tiger 500 und dem 3 Zylinder Berkeley bis zum Mercedes 300 SL, dem BMW 507 und dem Jaguar XK 150. Da der Kursus international ausgeschrieben war, nahmen auch zahlreiche Amerikaner, einige Österreicher, Belgier, Schweden, Schweizer und Luxemburger daran teil. Prominentester Schüler: Skiweltmeister Toni Sailer, der sich als guter Fahrer mit sauberem Stil erwies. Zur Teilnahme an diesem Sportfahrer-Lehrgang waren Lizenz resp. Ausweis nicht erforderlich; die Fahrer wurden entsprechend ihren Wagen eingeteilt, so daß gleiche Typen zusammen in gleichen Gruppen liefen. Der Preis für den gesamten Lehrgang einschließlich Unterkunft, Verpflegung und Versicherung war von DM 240.– auf DM 275.– erhöht worden, jedoch kam dieses Mal ein Benzingutschein über 50 Liter Super dazu. Die Schlußprüfung bildete wiederum eine „Stilrunde" um den Nürburgring, wobei die Lehrer Punkte für sauberes Fahren zu verteilen hatten, nicht für Schnelligkeit. Überholen war verboten. Im theoretischen Teil gab es Vorträge von Dr. Spiegel über die „Psychologie des sportlichen Fahrens", von Richard von Frankenberg über die „Technik des schnellen Fahrens" und von Dr. Horst Amann vom Verkehrspsychologischen Institut in Karlsruhe über die „Beeinflussung der Fahrfähigkeit durch Ernährung". Dr. Amann führte bei den Teilnehmern auch Reaktionsteste nach der Karlsruher Methode mit dem fallenden Stab durch. Aus den Kreisen der Zubehör-Industrie wurden ebenfalls Vorträge geboten.

*

Bei der im Zentralmassiv gelegenen Stadt Clermont-Ferrand, aus der übrigens der vor längerer Zeit tödlich verunglückte Rennfahrer Louis Rosier stammte, wurde am letzten Juli-Sonntag eine neue Rennstrecke, der „Circuit de montagne d'Auvergne", mit einem umfangreichen Rennprogramm eröffnet. Es fand ein Dreistundenrennen für Gran Turismo-Fahrzeuge und ein über 161 km gehender Lauf für Formel 2-Rennwagen statt. Beide Rennen gewann Maurice Trintignant auf Ferrari 250 GT bzw. auf einem Cooper des Mr. Walker. In der Klasse bis 2000 ccm gab es einen Sieg von José Behra, dem Bruder von Jean, der am gleichen Tag am Schauinsland fuhr, und Marx auf Porsche Carrera. Die Ergebnisse in den einzelnen Klassen: Gran Turismo bis 750 ccm: 1. Vinatier (Frankreich), Panhard-Monopole, 3 st mit 94,33 km/st; bis 1000 ccm: 1. Laureau (Frankreich), DB-Panhard, 98,90 km/st; bis 1300 ccm: 1. Ireland (England) auf Lotus – dem umstrittenen „Gran Turismo-Wagen" –, 109,62 km/st; bis 2000 ccm: 1. Behra/Marx (Frankreich), Porsche Carrera, 97,82 km/st; über 2000 ccm: 1. Trintignant (Frankreich), Ferrari 250 GT, 109,28 km/st; 2. Mairesse (Frankreich), Ferrari 250 GT; 3. Gendebien (Belgien), Ferrari 250 GT. Schnellste Runde: Gendebien mit 114,1 km/st; Formel 2: 1. Trintignant (Frankreich), Cooper, 161 km in 1:20:55,3 = 117,47 km/st; 2. Bueb (England), Lotus, 1:21:17,5; 3. Lewis-Evans (England), Cooper. – Schnellste Runde: Bueb mit 120,53 km/st.

*

Auf einer 2700 km langen Strecke von Brüssel nach Biarritz wurde eine europäische Ausgabe des amerikanischen Mobilgas Economy Runs durchgeführt. An der Veranstaltung nahmen insgesamt 54 Fahrzeuge, in der Hauptsache französische, teil. Gesamtsieger wurde ein Citroen 2 CV (Fahrer Pierre Maurel), dessen Verbrauch 3,96 Liter auf 100 km betrug. Den zweiten Platz belegte ein Panhard mit 4,58 Liter und den dritten ein Peugeot 203 mit 6,45 Liter Verbrauch auf 100 km.

Fortsetzung Seite 33

DAS ENDE DER GLATZE?

ist neuer Haarwuchs möglich?

Fieberhaft forschen in allen Teilen der Welt ernsthafte Wissenschaftler nach den zum Haarverlust führenden Ursachen.

Ungenügende Ernährung der Haarwurzeln, mangelhafte Durchblutung der Kopfhaut, gestörter Hormonhaushalt, abschnürende Zerrspannungen, Pilzbefall, Vitaminmangel, Nervosität, und wie die auftauchenden Probleme alle heißen, ihre Erforschung brachte keine befriedigende Lösung.

Unaufhaltsam steigt die Zahl der Glatzenträger. Widersinnig, diese frischen, gepflegten Gesichter, denen die natürliche Krönung, das Haar, fehlt.

Scheinbar gelassen, fühlen sie sich in Wirklichkeit innerlich gehemmt und unfrei. NIEMAND wird freiwillig auf einen natürlichen, die persönliche Eigenart unterstreichenden Schmuck verzichten, niemand will älter erscheinen, als er wirklich ist.

Zahllose Glatzenträger haben wieder und wieder alles versucht, ihr Haar zurückzugewinnen, meist mit unbefriedigendem Ergebnis.

So kamen sie zu der Überzeugung, daß es gegen den Haarverlust keine Möglichkeiten gibt und übersehen, daß die Forschung nicht stillsteht, daß heute Wirklichkeit sein kann, was gestern noch Illusion war. Forschung ist Brücke zwischen gestern und morgen.

Daß das Haarwuchsproblem auf ganz anderer Ebene gelöst werden müsse, als bisher allgemein angenommen wurde, war meine in mehrjähriger Praxis gewonnene und durch nichts zu erschütternde Überzeugung.

Von dem mir gesetzten Ziel, die Lösung des Haarwuchsproblems auf dem als richtig erkannten Weg zu suchen, vermochten mich auch größte und oft fast unüberwindliche Schwierigkeiten nicht abzubringen.

Aus zahlreichen Fehlschlägen und Enttäuschungen entwickelte sich in umfangreichen, langwierigen Versuchen, eine völlig neuartige Behandlungsmethode, die, nach meiner ehrlichen Überzeugung, einen maximalen Erfolg verbürgt und zwar auch bei jahrzehntealter Glatze.

Mit dem Endergebnis meiner ernsthaften, umfangreichen Versuche, trete ich nunmehr vor die Öffentlichkeit und bin gewiß, daß jeder Glatzenträger von der ungeheueren SOFORTWIRKUNG der

REIKA-Haarwuchskombination

begeistert sein wird.

REIKA-Regenerationsfluid, in Komposition, Anwendung, Wirkungsweise, VÖLLIG NEUARTIG, bewirkt, OHNE MASSAGE oder lästiges EINREIBEN, durch leichtes Befeuchten der Kahlstellen sofort fühlbar werdende, ungeheuer intensive Regeneration der Kopfhaut und Wachstumsanregung der Haarwurzeln.

Unwiderruflich steht fest: mit REIKA behandelte Glatzen müssen bereits nach wenigen Tagen neuen Haarflaum zeigen. Längstens innerhalb 30 Tagen muß sich die ganze Glatze gleichmäßig mit Neuwuchs bedeckt haben.

Dieser Haarflaum fällt, Naturgesetz, nach 10-14 Tagen aus, und erst dann bildet sich das bleibende Terminalhaar. Die Haarflaumbildung beweist (besonders bei jahrzehntealten Glatzen) die Lebenswilligkeit der Haarwurzeln. Den berühmten Haarwurzeltod bestreite ich.

Ist der Beweis für die Lebenswilligkeit der Haarwurzeln erbracht, setzt eine sorgfältige, individuelle Betreuung ein, werden den Haarwurzeln Monat für Monat neue, dem Behandlungsverlauf angepaßte Aufbaustoffe zugeführt, bis, LÄNGSTENS INNERHALB 6 MONATEN, das angestrebte Ziel, DICHTER, KRÄFTIGER HAARWUCHS, voll erreicht ist.

Wo sich innerhalb der 30-tägigen Testzeit mit REIKA behandelte Kahlstellen nicht mit Neuwuchs bedecken, erstatte ich den Kaufpreis zurück.

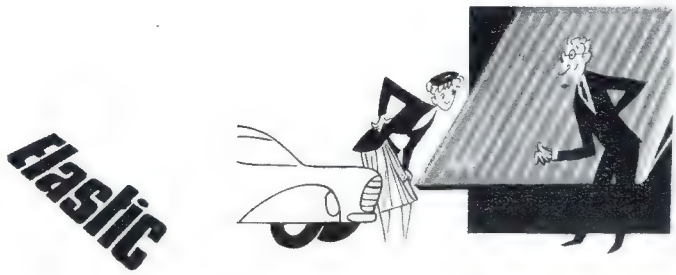
Eine REIKA-Haarwuchs-Kombination, Typ A, ausreichend für 30 Tage, bestehend aus: REIKA-Regenerationsfluid, Reika-Spezial-Fluid, Reika-Haarnahrung, kostet franco Nachnahme . . . . . **DM 14,80**

REIKA-Kosmetik A. R. Klein Abt. GH Düsseldorf Gerresheimer Straße 94

Bücher für den Autofahrer liefert

MOTOR
PRESSE
BUCH

Stuttgart, Postfach 1042



STAHL-SCHWINGTORE

sichern bei kleinstem Raumbedarf Garagen, Fahrzeughallen usw. mit einem einzigen, bequemen Handgriff.
Die Kosten? – Gar nicht teuer!
Wir senden Ihnen gern Prosp. u. Angebot. Normalgrößen: 2250, 2375, 2500 mm Breite bei 2125 mm Höhe sof. lieferbar.

DEUTSCHE METALLTÜREN-WERKE AUG. SCHWARZE AG. BRACKWEDE i. W.
Vertriebs-Abt. 2

PORSCHE

Gebr. Porschewagen! Ständig günst. Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-Gen.-Vertret. PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistr. 306, Tel. 69 11 51. 6150/1523

Suche 1600 Coupé, Bauj. 56 oder 57. Westphal, Karlsruhe, Goethestr. 28. 6165/1524

Suche Porsche-Motor, 1300 oder 1500 Dame, kompl., mit gar. Angaben über Laufzeit, Zustand usw. Angebote unter 6249 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6139/1522

Carrera Speedster, Baujahr 57, 15 000 km, Sonderausführung, sehr schnelles Fahrzeug, besonders billig abzugeben. Central-Garage R. & O. Jung, Volkswagen-Händler, Porsche-Verkauf, Pirmasens. 6138/1522

Coupé 1500 Super, Bj. 53–54, 52 000 km, in erstkl. Zustand, nur als Zweit-Wagen gefahren. Anfr. unter 6248 an „das AUTO, Motor und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6136/1522

Porsche 1500 Motor, mit neuer Kurbelwelle, Schwungsch., Kolben u. Zylindern, nur 6000 km in VW gef., weit unter Preis zu verk. L. Geffers & Sohn KG., (22c) Heinsberg (Rhld.), Schließf. 54. 6135/1522

Porsche Speedster ab Bj. 57 ges. Angebote unter 6259 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6159/1524

Porsche in div. Typen und Ausführungen vorrätig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53–55, Tel. 1 07 06. 6118/1520

Gesucht Porsche 1600, mögl. Schiebed., in nur einwandfreiem Zustand gegen bar. Angeb. unter 6260 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6160/1524

1600 Super, Baujahr 1958, 8000 km, stark unfallbeschädigt, Motor und Hinterachse einwandfrei. Robert Zeitz, Volkswagen-Händler, Bergisch-Gladbach, Mülheimer Straße 76, Tel. 36 36. 6137/1522

Porsche-Spyder 550 RS,

Baujahr 55, ca. 24 500 km gel., Lackierung elfenbein mit rot, neu bereift, preisgünstig zu verkaufen. Anfragen an Daimler-Benz AG., Niederlassung Würzburg, Schweinfurter Straße 13. 6134/1522

Carrera Coupé 56, Motor neu, DM 11 000.–; **Carrera Cabrio 56,** Motor überholt, DM 14 000.–; **Carrera Coupé 57,** 24 000 km, neuwertig, DM 13 800.–. Merz & Papst, Automobile, Stuttgart N, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

PEUGEOT

Kraftfahrzeugimporte

Walter Hagen & Co., GmbH.
KREFELD
Ostwall 103-105, Telefon 2 81 71
KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

SCAMPOLO

Scampolo, offener 2sitziger Sportwagen, 750 ccm BMW-Motor, ca. 160 km/st, in bestem Zustand, Motor generalüberholt, für DM 3000.– zu verkaufen. Fahrzeug ist zugelassen. Angebote unter 6245 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6125/1521

VEDETTE

1 Ford-Vedette-Chambord, 8-Zyl., hellgrau/dunkelgrau, Bauj. 1958, 14 000 km, mit Radio, aus 1. Hd., zu verkaufen. Autohaus Ehinger, Singen-H., Tel. 28 42. 6162/1524

VW

VW Export, Bauj. 1956, polarsilber, 46 500 km, 7fach bereift, für 3900 DM zu verkaufen. Heinz Michalik, Waldsassen (Opf.), Egerer Straße 30a. 6140/1522

VW-Kaufvertrag od. neuw. VW sofort geg. Barzahlung gesucht. Tel. Ffm. 33 55 73 od. unter 6254 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6147/1523

SCHWIMMWAGEN

VW-Schwimmwagen der ehemaligen Wehrmacht mit nur gut erhaltener Karosserie, auch ohne Motor, gegen bar zu kaufen gesucht. Baden-Baden, Schließfach 32. 6141/1522

VW-Schwimmwagen, Bauj. 1942 (kompl.), generalüberholt, aus Privathand abzugeben. Anfragen unter 6250 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6143/1522

VW-Schwimmwagen, Generalskübelwagen, neuer Motor, neue Reifen, Lederbezüge, als Jagdwagen benutzt, infolge Todesfall preisgünstig abzugeben. Lorenz & Lihn GmbH., Bad Godesberg, Postf. 7. 6171/1525

VERSCHIEDENE

Austin Healey, Triumph oder MG-A sofort gegen äußersten Barpreis gesucht. Angebote unter 6242 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6109/1520

Lfd. Barankauf: VW, Ghia, Rekord u. a. Krefeld, Tel. 6 27 63, 6 12 77. 6148/1523

Zu kaufen gesucht Sportwagen bis 1,5 Ltr., älteres Baujahr, eventuell reparaturbedürftig. Angebote unter 6253 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6146/1523

1 VW-Bus, Bj. 1956, in guterhaltenem Zustand sofort zu verkaufen. **2 Hanomag-Lastwagen,** 2½ to, mit Kofferaufbau, Bj. 1954 u. 1955, in bestem Zustand. Anfragen unter 6265 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6169/1521

Studebaker-Golden-Hawk

278 PS, Baujahr 1956, in nur gutem Zustand, und

300 SL Coupé

gegen Kasse zu kaufen gesucht. Angebote mit genauer Zustandsbeschreibung unter 6258 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6154/1523

190 SL, 220 S, 300 SL oder Thunderbird gegen bar Kasse gesucht. Angebote erbeten unter 6263 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6167/1524

RENNWAGEN

Cisitalia Rennwagen Monoposto, 1100 ccm, hervorragender Zustand, preiswert zu verkaufen. Standort München. Anfragen unt. 6266 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6170/1524

Rennwagen Formel III Monopoletta 500, rennfertig, zu verkaufen. Karl Schermer, Lünen, Jägerstr. 56. 6166/1524

AMERIKANISCHE WAGEN

FORD

Ford Thunderbird 57, Coupé mit Roadsterverd., weiß/schwarz, Automatic, Radio, Ww.-Rf., Brems- und Lenkhilfe, 1. Hd., 9700 Meilen; dito Bj. 56, schwarz, Automatic und alles erdenkl. Zubeh., 1. Hand, 26 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53–55, Telefon 1 07 06. 6112/1520

Ford Thunderbird 56, mit Coupé-Aufsatz, 45 000 km, neuwertig. Merz & Papst, Automobile, Stuttgart N, Kronenstr. 6, Telefon 9 06 92.

KRAFTFAHRZEUGTEILE

TS-Hinterachse, komplett, Baujahr 58, abzugeben. Anfragen unter 6252 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6145/1523

MOTORRÄDER

BMW R 68/54, 33 000 km, 28 l Hoske-Tank, Sportlenker mit lang. Hebeln und Sport-Gasgriff; Bereifg. 90%, Doppelfanfaren, Sturzbügel, div. sonst. Extras, erstklassig gepflegt. Zust., DM 1950.–, Norddeutschland. Anfragen unter 6256 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6152/1523

WOHNWAGEN

Wohn-wagen

Fordern Sie Angebote und Prospekte von

H. Kuschmann
Düsseldorf 45
Tußmannstraße 12
Telefon 443982
Ausstellung:
Geistenstraße 25

Wohnwagen aller Größen,

neueste deutsche und englische Modelle stellt aus und liefert auf Teilzahlung
Autohaus Wenk, Heidelberg, Bergheimer Str. 88
Telefon 211 88 – Fordern Sie Angebot!

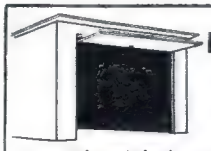
Wohnanhänger selber bauen! Gewicht 350 kg. Kein Gerippe. Prospekte durch L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18.

GARAGEN

-GARAGEN
aus Stahl und Asbest-Zement mit Schwenkflügel- und Hebetoren lieferbar - Fordern Sie Prospekte
W. EHLERT WARENDORF (WESTF.)
Weitere Erzeugnisse: Trennwände WC, Badezellen, Tore für Massiv-Garagen

Verzinkte Stahlgaragen
feuerfest und sicher, Reihengaragen
Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen bei Siegen, Postfach 20

WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN / WESTF. · Fludersbach 60



Lift-Hebetor
für Garagen und Hallen
neuartig, einfach zu bedienen und preisgünstig.
Fordern Sie Unterlagen von
Carl Husemann, Dortmund
Evinger Straße 92

Stahlblechgaragen, ca. DM 25.- monatliche Abzahlung. Auto-Egen, Hamm i. Westfalen, Postfach 131.

FREILUFT-GARAGEN

Isetta 49.–,
Lloyd 64.–,
VW 69.–,
DKW 79.–,
Rekord, Ford,
Borgward 84.– und viele andere.
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) - Freilufgaragen m. Türzugang f. Camping - Autogepäckträger Sonderangebot 48.—**

GUNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

LUWEFA PLASTIK-GARAGEN
1 Jahr Garantie

Hitze- u. kaltebestandig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.
Preise z. B. für **PERLIPLAST-GARAGEN**

Roller u. Krad	**15,80**	**Goggomobil**	**45,—**
dto. m. Beiwagen	**26,80**	**Lloyd u. Fiat 600**	**54,—**
Messerschmitt KR	**30,95**	**VW und DKW**	**58,—**
BMW-Isetta	**34,50**	**M 12 u. Rekord**	**69,—**

Per Nachn. mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiserstattung
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.
LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

Ihr Wagen verbessert
Geschwindigkeit — Beschleunigungs- und Bremsvermögen
bei Motorumbau und Anpassung durch die OFFICINE STANGUELLINI - MODENA (Italien) - Tel. 22.135

FIAT	500	600	600 in 750	1100	1400
km/h	115	125	140	150	140

Auch Umbau des 500er Steyr Puch/FIAT — Konstruktion von Spezialteilen

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Jetzt auch in DEUTSCHLAND erhältlich

LUCAS
ZUBEHÖR EIN WELTBEGRIFF

Kotflügelspiegel auf Federsitz der ideale Sicherheitsspiegel in bester Verchromung.

DM 20.–

JOSEPH LUCAS (GERMANY) G.m.b.H.
KOELN-BRAUNSFELD VOIGTELSTR 26
TELEGRAMM-ADRESSE: LUCASELEKTRIK TELEFON-ANSCHLUSS KÖLN 59 23 93

LUCAS · C.A.V

GIRLING · ROTAX

Runde um Runde

Fortsetzung von Seite 31

Der Tod von Peter Collins ist von der gesamten Sportwelt tief betrauert worden. Fangio, der sich zur Zeit an der italienischen Riviera zur Erholung aufhält, erklärte, er sei von der Nachricht besonders tief betroffen, da er Collins Familie kenne und ihn „für einen wirklich guten Fahrer und für einen gentleman" gehalten habe: zweifellos hat zur Popularität Peter Collins nicht nur beigetragen, daß er 1956 die Großen Preise von Belgien und von Frankreich, dieses Jahr den Großen Preis von England gewonnen hat – er lag an dritter Stelle in der Rangliste zur Weltmeisterschaft –, sondern auch seine noch heute unvergessene große sportliche Geste beim Großen Preis von Italien 1956: Fangios Wagen war ausgefallen, der Argentinier stand an den Boxen und Collins kam zum Tanken herein. Fangio war noch nicht mit Sicherheit Weltmeister – der einzige, der ihm vielleicht noch gefährlich werden konnte, war Peter Collins. Als Collins sah, daß Fangio, der ja damals auch Ferrari fuhr, auf einen Wagen wartete, sprang er sofort aus seinem heraus und bot, ohne daß eine Direktive des Rennleiters vorlag, Fangio den Platz an. Mit dem Collins-Wagen fuhr Fangio damals seine letzten Weltmeisterschaftspunkte heraus. Collins erklärte in der Boxe: Fangio kann schneller autofahren als ich, und außerdem bin ich noch jung, ich kann später vielleicht noch Weltmeister werden, wenn Fangio abgetreten ist. – Dazu ist es nicht mehr gekommen. Collins war erst 27 Jahre alt – zwei Jahre jünger noch als Moss; er hatte bereits als 19jähriger begonnen, Formel II- und Formel I-Wagen in englischen Rennen zu fahren, Aston Martin holte ihn schon vor fünf Jahren in sein Sportwagen-Werksteam, Daimler-Benz engagierte Collins im Herbst 1955 für die Targa Florio, die er zusammen mit Moss auf dem 300 SLR im Gesamtklassement gewinnen konnte. Anschließend kam er zu Ferrari. Für die italienische Firma ist der Tod von Collins ein schwerer Verlust – und man kann verstehen, daß sich der Commendatore Ferrari auf diese Nachricht hin ernsthaft mit dem Gedanken trägt, dem Rennsport ganz zu entsagen, nachdem in den letzten drei Jahren fünf Spitzenfahrer auf Ferrari-Wagen ums Leben kamen: Ascari, de Portago, Castellotti, Musso und jetzt Collins. Peter Collins hatte im vergangenen Jahr die amerikanische Schauspielerin Louise King geheiratet, die die Tochter eines hohen Beamten bei der UN war. Die „Abendpost" – als einzige deutsche Zeitung – konnte es sich nicht versagen, in geschmacklosem Boulevardstil den Tod von Peter Collins und die Verzweiflung seiner Frau, die am Nürburgring in den Boxen saß, auf Seite 1 als fünfspaltige Titelmeldung aufzumachen.

*

Der in Deutschland lebende und bei Porsche als Praktikant arbeitende junge Brasilianer Bino Heins – im vorigen Jahr brasilianischer Sportwagenmeister der 2 Liter-Klasse – konnte mit seinem privaten Spyder RS das Gesamtklassement der „Giro di Calabria" in Italien gewinnen. Dies ist der dritte Gesamtsieg von Heins bei italienischen Sportwagenrennen in den letzten Monaten: voraus gingen das Bergrennen Bozen–Mendola und die „10 Stunden von Messina", wo er mit Paul Ernst Straehle zusammen fuhr, der zur Zeit etwas gehandicapt ist, weil er beim Aussteigen aus seinem Wagen (!) so ungeschickt in eine Wasserrinne kam, daß er sich den Fuß brach.

*

Die letzten Meldungen aus Venezuela besagen, daß das für den 9. November im Terminkalender eingetragene Sportwagen-Rennen um den Großen Preis von Venezuela – das der letzte Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft werden sollte – wahrscheinlich nicht stattfinden wird. Grund: die politisch unstabile Lage im Lande. Damit würde dann die englische „Tourist Trophy" der letzte Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft sein, die für den 13. September geplant ist, und die in diesem Jahr nicht auf der nordirischen Strecke von Belfast, sondern in Goodwood ausgetragen wird.

*

In der nationalen englischen Bergmeisterschaft – voriges Jahr von Tony Marsh gewonnen, der in der Formel II-Wertung beim Großen Preis von Deutschland mit seinem Cooper auf Platz 4 kam – führt zur Zeit David Boshier-Jones, nachdem er jetzt das Bouley Bay-Bergrennen auf der Insel Jersey gewonnen hat. Boshier-Jones fuhr dabei einen 1100 ccm Cooper-Rennwagen, und auch die folgenden drei Plätze belegten Cooper mit dem 1097 ccm Zweizylinder-Jap-Motor. Bemerkenswert in diesem Rennen, daß ein Mädchen, Miss Patsy Burt, mit einem Formel II-Cooper-Rennwagen 7. in der Gesamtwertung wurde. In England sind alle diese Bergmeisterschaftsläufe extrem kurz: die Strecke von Bouley Bay mißt genau 1011 Yards, das sind 920 Meter! Jeder Konkurrent hat 4 Läufe, von denen der beste zählt. Daß in Europa die Bergrennen wesentlich länger sind, mag mit ein Grund dafür sein, daß kein Engländer mit einem Cooper oder Lotus – idealen Bergwagen durch ihr leichtes Gewicht – hier an der Europa-Bergmeisterschaft teilnimmt, was höchst bedauerlich ist, da der Zweikampf Borgward – Porsche durch die Konkurrenz in der grünen Rennfarbe noch wesentlich belebt werden könnte.

*

Die Verletzungen von Masten Gregory, die er sich beim Training zum Sportwagenrennen in Silverstone zuzog, erwiesen sich als nicht so schwer, wie man anfänglich angenommen hatte. Gregory – einer der drei Amerikaner, die schon seit Jahren in Europa Rennen fahren und große Erfolge haben; die anderen beiden sind Phil Hill und Caroll Shelby – ist aus dem Krankenhaus wieder entlassen worden. Der Unfall ereignete sich mit einem Lister-Jaguar Sportwagen. Bekanntlich war Gregory der einzige Fahrer, dem man bei Maserati nach dem endgültigen Rückzug Fangios den für den Weltmeister noch sonderentwickelten leichteren Formel I-Rennwagen auf dem Nürburgring anvertrauen wollte. Man darf gespannt sein, ob Gregory diesen Wagen am 7. September beim Großen Preis von Italien in Monza an den Start bringen wird. R. v. F.

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften. M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte. J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte. B. in Seesen

das AUTO MOTOR UND SPORT

die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift - wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAG GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: .....

Ort: ..... Datum: .....

Straße: ..... Nr.: .....

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Der moderne Beruf:
FAHRLEHRER
Näheres:
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
Düsseldorf, Lindemannstraße 40

Niedersächsische Fahrlehrerfachschule Seela, Braunschweig
Vorbildliche Ausbildung.
Prospekte kostenlos.

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Führerscheinferienkurse seit 1937**
FAHRLEHRERAUSBILDUNG
Fahrschule **Bode, Seesen**/Harz.

Ihre Vorbereitung zum Fahrlehrer
durch
Fahrlehrer-Fachschule Sauerland
Meinerzhagen/Westf., Schließfach 1
6151/1523

Vorbereitung zur
Fahrlehrerprüfung
Lehrgangsbeginn: 10. 10. 1958, DM 700,—. 5 Monate Ausbildung. Freitag abend und samstags ganztägig. Teilnehmerzahl beschränkt. Anmeldung ab sofort.
FAHRSCHULE AM RING
Nürnberg, Frauentorgraben 43/45
Ruf 24425

STELLENGESUCHE

Bauingenieur, gute Erfahrung im Straßen- und Gleisbau (auch Sickerungstechnik), mit Praxis in der Verkehrstechnik, sucht Stellung als **Verkehrsingenieur.** Zuschriften erbeten unter 6257 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6153/1523

20jähriger sucht Chance als Ein- oder Versuchsfahrer in Auto- oder Reifenfirma. Beendete Wehrpflicht, Führerscheine Kl. 2, 3, Vollketten bis 55 to. Gelernter Mechaniker. Zuschriften erbeten unter 6255 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6149/1523

VERSCHIEDENES

Schweißanlagen
autogen – elektrisch
Brenner, Druckminderer
Prospekte kostenlos
PERKEO-WERK Abt. AU
Ludwigsburg Württ.

PRISMENGLÄSER
Neue Modelle mit überragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- und Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten.
E. Froelich, Kassel - Wilhelmshöhe 4

Motor-Revue, Heft 1, 2 und 5 gesucht. Hans Friedrich, Darmstadt, Liebfrauenstraße 94. 6161/1524

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag nur bei Beifügung von DM 0.40 für Rückporto; für Weiterleitung von Angeboten ins Ausland bitte Briefe mit ausreichendem Auslandsporto freimachen!

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/1657. Irak. Ersatzteile und Zubehör für Landrover- und Dodge-Autos. Korrespondenz: englisch.

A/1658. Portugal. Autozubehör aller Art. Korresp. portugiesisch, spanisch, englisch.

A/1659. Argentinien. Lastkraftwagen-Chassis mit Dieselmotoren von 85–115 PS, Achsstand ca. 4,20. (Es wollen bitte nur unvertretene Firmen offerieren.) Korrespondenz deutsch.

A/1660. Griechenland. Gebrauchte Autos, 2- und 4-Sitzer, in gutem Zustand. Korrespondenz deutsch.

A/1661. Kuba. Pkw- und Lkw-Akkumulatoren, Ersatzteile für Volkswagenmotoren. Korrespondenz spanisch.

A/1662. Libanon. Ersatzteile für europäische Kraftfahrzeuge. Korresp. französisch.

A/1663. Saudi-Arabien. Autoersatzteile. Korrespond. englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1664. Großbritannien, f. Malaya. Wirbelverschlüsse und Druckknöpfe für Automobilausstellungen. Korrespond. englisch.

A/1665. Indien. Öldichtungen (Simmeringe). Korrespondenz englisch.

A/1666. Griechenland. Autowaschmaschinen, Hebe- und Schmiervorrichtungen für Garagen, Werkstatt- und Garagenbedarf. Korrespondenz: englisch.

A/1667. USA. Autowerkzeuge. Korrespondenz englisch.

A/1668. USA. Auto-Werkzeuge, Elektrikertaschen, Werkzeugschränke. Korrespondenz englisch.

A/1669. Angola. Auto-Zubehör und Ersatzteile. Korrespondenz englisch, spanisch, portugiesisch.

A/1670. Zypern. Ersatzteile und Zubehör für Autos. Korrespondenz englisch.

A/1671. Iran. Lastwagen, Personenwagen, Dieselmotoren bis zu einer Leistung von 2000 PS, Kraftfahrzeugreifen. Korrespondenz deutsch.

A/1672. Malaya. Auto-Taschenlampenbatterien. Korrespondenz englisch.

A/1673. Pakistan. Kraftfahrzeugteile. Korrespondenz englisch.

A/1674. Pakistan. Reifen und Schläuche f. Kraftfahrzeuge, Personenkraftwagen, Ersatzteile und Zubehör für Pkws. Korrespondenz englisch.

A/1675. USA. Autowerkzeuge. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1676. Ägypten. Ersatzteile für stationäre (Mercedes-)Diesel-Motoren, 2-, 3- und 4-Zylinder. Korrespondenz englisch.

A/1677. Argentinien. Austauschmotoren f. leichte Pkws. Korrespondenz deutsch. (Auch Vertretungen.)

A/1678. Tanganjika. Autoreifen-Runderneuerungsmaschinen. Korresp. englisch.

A/1679. Port. Ostafrika. Stahlbleche, Profile etc. zur Herstellung von Omnibuskarosserien. Korrespondenz englisch.

VERTRETUNGEN

A/1680. Frankreich. Achsen für Autos, Lastwagen und Anhänger, hydraulische Bremsen und biegsame Preßluftschläuche für Lastwagen und Anhänger. Korrespondenz französisch.

A/1681. Griechenland. Gebrauchte Kraftfahrzeuge. Korrespondenz deutsch.

A/1682. USA. Geräte zum Reinigen von Kraftfahrzeugen. Korrespondenz deutsch.

A/1683. Frankreich. Ausrüstungen und Zubehörteile für die Autoindustrie. Korrespondenz französisch.

A/1684. USA. Kraftwagen (Vertretung für die Westküste USA gesucht). Korrespondenz deutsch.

A/1685. Bolivien. Pkws, Lkws, Fahrzeuge im allgemeinen. Korrespond. französisch, spanisch, englisch.

A/1686. Griechenland. Fahrzeuge. Korrespondenz deutsch, englisch.

STELLENANGEBOTE

Erfahrener Verkaufsleiter

für Innen- und Außendienst für den Vertrieb von Außenbordmotoren auf Bundesebene gesucht. Nur seriöse Herren mit technischen und kaufmännischen Kenntnissen, die in der Lage sind, eine selbständige Tätigkeit verantwortungsvoll auszuüben, werden gebeten, sich unter Einsendung ausführlicher Unterlagen nebst Referenzen zu bewerben. Eintritt: 1. Januar 1959, evtl. früher.

ERNST O. HESSE, EVINRUDE- u. JOHNSON-Außenbordmot., Düsseldorf, Grafenberger Allee 325, Tel. 63980

Zuverlässiger Mechaniker, selbständiges Arbeiten gewöhnt, zur Wartung eines Rennwagens und Flugzeuges gesucht – bei bester Bezahlung. Angebote unter 6262 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6164/1524

Namhaftes Versicherungsunternehmen

sucht für die Besichtigung und Feststellung von Kraftfahrzeugschäden

schriftgewandte Ingenieure

mit Werkstättenpraxis, Erfahrung in der Preiskalkulation und Kenntnissen des Straßenverkehrsrechts.
Geboten werden neben gutem Gehalt ausreichende Tagegelder und spätere Altersversorgung. – Dienstfahrzeug wird gestellt.
Bewerbungen mit Lichtbild, lückenlosem, handgeschriebenem Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen unter 6251 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042, erbeten. 6144/1522

Kfz.-Handwerker

pünktlich und selbständig arbeitend, gesucht. Gute Bezahlung, 5-Tage-Woche, bei Bewährung Dauerstellung. Angebote an

Autohaus Wendnagel oHG.
Eßlingen a. N., Olgastraße 31. 6142/1522

Erhältlich beim Fachhandel
Hersteller
STAHLGRUBER, München 8

Reisenotizen

Der Benzinpreis in der Schweiz beträgt jetzt je nach Region 45–52 Rappen pro Liter (1 Rappen = 1 Pf).

*

Auf der Autofähre, die täglich über den Bodensee von Friedrichshafen nach Romanshorn und umgekehrt verkehrt, kostet die Beförderung eines Kraftfahrzeuges je nach Größe für die einfache Fahrt DM 4.20 bis DM 21.–, für Hin- und Rückfahrt DM 6.30 bis DM 31.50.

*

In den Fremdenorten an den Salzburger Seen stehen jetzt rund 200 Ruderboote, über 30 Segelboote sowie Elektro- und Tretboote den Sommergästen zur Verfügung. Der Preis für Wasserskifahren beträgt pro Runde 25.–. ö. S. Die Gebühr für den Wasserskilehrer ist in den Preis miteingeschlossen. Die Leihgebühren für Ruderboote liegen zwischen 5.– und 10.– ö. S., für Segelboote zwischen 10.– und 25.– ö. S. pro Boot und Stunde. Für Tretboote werden 12.– ö. S., für Elektroboote 25.– ö. S. pro Stunde Leihgebühr berechnet.

*

Mit dem Bau einer kreuzungsfreien Autostraße entlang dem Rheinufer entsteht zur Zeit in der Nordostschweiz ein autobahnartiger Schnellverkehrsweg. Es handelt sich um die Rheinstraße, die von St. Margrethen über Sargans–Bad Ragaz nach Chur führt; diese soll später Anschluß an den San Bernardino-Autotunnel erhalten und damit eine neue ganzjährige Verbindung mit Mailand herstellen.

*

Die Stadt Salzburg hat sich zu einer Beschränkung der Parkdauer durch die Übernahme des in Paris geübten Systems der „Parking-Scheibe" entschlossen. Nach diesem System darf in gewissen Teilen der Stadt zu bestimmten Tageszeiten höchstens eineinhalb Stunden geparkt werden. Die Parkflächen sind mit den internationalen Verkehrsschildern gekennzeichnet, die Begrenzungslinien (Bodenzeichen) zusätzlich mit blauen Strichen markiert.

*

Zwischen Skandinavien und Deutschland soll nun die seit Jahren geplante „Vogelfluglinie" – die kürzeste Verbindung nach Norden – ausgebaut werden. Ein entsprechendes Abkommen wurde unterzeichnet. Die sogenannte „Vogelfluglinie" verläuft von Lübeck nach Großenbrode, überquert den Fehmarnsund und die Insel Fehmarn, führt von dort mit einer neuen Fährschifflinie nach Rödbyhavn und weiter auf dänischer Seite bis Nyköbing, wo sich die Verkehrsverbindungen aus Kopenhagen anschließen. Ausschlaggebend für den Beschluß, die „Vogelfluglinie" auszubauen, die die heute 69 km lange Trajektstrecke auf 18,5 km verkürzen wird, war das starke Anwachsen des Reiseverkehrs, insbesondere des Kraftwagenverkehrs, zwischen den skandinavischen Ländern und Deutschland in den letzten zehn Jahren.

*

Die Deutsche Alpenstraße steht auf dem Teilstück zwischen Ruhpolding und Reit im Winkl vor der Vollendung. Die Strecke ist 23 km lang

*

Die Bundesstraße 12 von München über Kempten zum Bodensee wird systematisch modernisiert; bis 1959 soll der Abschnitt München–Landsberg den heutigen Verkehrserfordernissen entsprechen.

*

Die BP hat einen kostenlosen internationalen Reisedienst eingerichtet. Der „BP Touring Service" versorgt sowohl deutsche Kraftfahrer, die eine Auslandsreise planen, mit Material über das gewünschte Reiseland als auch ausländische Kraftfahrer, die sich auf einer Deutschlandreise befinden. Dieser Reisedienst wird in der Bundesrepublik und in folgenden europäischen Ländern durchgeführt: Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Griechenland, Holland, Italien, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Türkei. Interessenten können sich an jede BP-Station wenden, die den Versand einer Informationsmappe vermittelt. Im jeweiligen Reiseland kann der Reisende an denjenigen BP-Stationen, die mit dem Zeichen „BP Touring Service" gekennzeichnet sind, eine zweite Mappe in Empfang nehmen.

*

Auch die Shell hat jetzt ihre Tätigkeit auf dem motortouristischen Gebiet über die Grenzen der europäischen Länder hinweg koordiniert und sie unter den in allen Sprachen verständlichen Namen Shell Touring Service gestellt. Die Shell Touring Service unterhält in 12 europäischen Ländern Zentralstellen, und zwar in Hamburg, Oslo, Stockholm, Kopenhagen, Den Haag, Brüssel, Paris, London, Lissabon, Wien, Zürich und Genua. An diese Zentralstellen kann sich jeder Kraftfahrer wenden. Von dort bekommt er dann das für die Planung einer größeren Reise erforderliche Material. Es wird dabei bewußt darauf verzichtet, eine bestimmte Fahrstrecke vorzuschreiben, sondern es wird vielmehr eine Auswahl verschiedener Möglichkeiten aufgezeigt. Die touristische Betreuung während der Reise selbst übernehmen die Shell Touring-Stationen (Shell Touring Information Center), die an den gekreuzten Pfeilen erkenntlich sind. In diesen Stationen erhält der Kraftfahrer alle lokalen Informationen sowie touristisches Material.

*

In Italien prüft man zur Zeit ein Projekt, das eine Hängebrücke zwischen Calabrien und Sizilien zum Gegenstand hat. Diese Hängebrücke, über die auch eine Eisenbahnlinie führen soll, würde die Fahrzeit Reggio di Calabria/San Giovanni–Messina fast um eine Stunde abkürzen, da das Fährschiff bisher 35 Minuten reine Fahrzeit benötigte.

VW-REPARATUR-ANLEITUNGEN

Grossformat, viele Bilder, Einstelltabellen usw. (Doppelausgabe) DM 14.20
P. Wieland, Verlag-Vertretung, Drachenrebenweg 16, Ettlingen-Baden

Name: Vorname:

Adresse:

Nachnahme – Vorzahlung Postkonto, Karlsruhe 68366

Die letzte Seite

. . . wirken beinahe wie Schießbuden

Es gibt Artikel, die regen den Leser an, etwas dagegen zu sagen, gegen die Meinung, die darin vertreten wird, gegen die Art, in der geschrieben wurde. Es gibt aber auch Artikel, die man am besten gar nicht kommentiert, sondern die man sozusagen für sich selbst sprechen läßt. Ein solcher liegt gerade vor mir. Der Leser möge erlauben, daß ich nichts anderes tue als zitieren. Ich schicke nur voraus: Ein Journalist wird in einem Ferrari 250 GT von einem deutschen Ferrari-Werksfahrer rund um den Nürburgring gefahren. Der Werksfahrer sagt vorher, er werde eine relativ zahme Runde mit seinem Passagier fahren, was zutrifft, denn er fuhr, wie der Journalist selbst sagt, eine Runde in 11 Minuten, während dieser Spitzenfahrer leicht in der Lage wäre, mit diesem Ferrari 250 GT-Werkswagen 10:30 und wahrscheinlich sogar noch erheblich unter 10:30 zu fahren.

Der Journalist stellt nach dieser Fahrt Betrachtungen über den Nürburgring an, und Betrachtungen über den Rennsport im allgemeinen.

„Wir fahren diesen verrückten Korkenzieherkurs" schreibt er. „Viele sagen, der Nürburgring sei die schönste Rennstrecke der Welt, und viele andere, er sei in erster Linie ein Rennkurs zum Durchdrehen. Ich bin fest davon überzeugt, daß das Auto im nächsten Augenblick auseinanderfliegt. Aber das passiert nicht, auch nicht, wenn der Kurs förmlich quer steht während der Kurvenfahrt hart an der Haftgrenze, was die Experten power slide nennen . . ."

„Moss ist eine Ausnahmeerscheinung an Mut und Begabung für sein gefährliches Geschäft, über das in jedem Rennen ein winziger Zufall den totalen endgültigen Konkurs verhängen kann . . ."

„Es ist nicht mehr entscheidend für die Wertschätzung eines Automobils, ob Rennwagen seines Namens sich behaupten oder nicht . . . die Fabrikationsanlagen von Ferrari und Porsche, jenen Firmen, die Jahr für Jahr neue Autos in die Rennen schicken, wirken beinahe wie Schießbuden . . . Es gibt unter den Rennfahrern keine Individualisten mehr, keine Heroen, die sich dem Sport mit verzehrender Leidenschaft hingeben, Männer vom Typ Nuvolaris, gegen die Fangio und Moss die reinsten Spießer sind . . . übriggeblieben ist allein dies: reines Spaßvergnügen einer abenteuerlichen internationalen Clique von Leuten, die darauf aus sind, sich an der Gefahr zu versuchen . . . die Chancen eines hochbezahlten Weltklassefahrers, eine große Karriere zu überleben, steht auf 3:1, und das heißt, jeder Dritte bricht den Hals. Unter den Fahrern zweiter Wahl sind die Chancen noch viel schlechter. Siegeslorbeer, Gipsverband und Begräbnis erster Klasse, das sind die Pole, zwischen denen die Rennfahrer von jeher zu leben gewohnt sind . . . scheinbar unbekümmert zwischen einer Vergangenheit, für die sie sich nichts mehr kaufen können, und einer Zukunft, an die sie im Rennen nicht denken dürfen . . ."

Und so weiter.

Sie werden fragen: Wer hat das geschrieben – so ein Boulevardpressemann, der von Autos und Autorennen ähnliche Vorstellungen hat wie ein Teenager nach einem Wildwestfilm von Amerika? Dann hätten wir es nicht für wert befunden, auch nur zu zitieren. Ein Motor-Redakteur war es, in der großen, angesehenen deutschen Zeitung „Die Welt" in Hamburg. Und das Ganze stand auf einer Seite, die als Überschrift die Worte trug: Die geistige Welt. Nein, dazu kein Kommentar.

R. v. F.

Der Sündenbock von Spatzenhausen

Im deutschen Heimatfilm ist nichts unmöglich. Auch nicht, Hans Moser nuschelnderweise in den „erbitterten Kampf zwischen Schiene und Straße" zu stellen. Das ist kein verspäteter Aprilscherz. 'n Au bei Bad Aibling im schönen und photogenen Oberbayern werden zur Zeit die Außenaufnahmen für den Film „Der Sündenbock von Spatzenhausen" gedreht.

Hans Moser spielt darin den Bahnhofsvorsteher des kleinen Bahnhöfchens von Spatzenhausen, und besagter Bahnhofsvorsteher führt einen heldenhaften Behördenkampf um die Anerkennung Spatzenhausens als D-Zug-Station. Wie sollte es auch (in einem deutschen Heimatfilm) anders sein – der wackere Bahnhofsvorsteher ernuschelt sich wenigstens einen Teilerfolg dergestalt, daß Spatzenhausen Eilzugstation wird.

Das allein ist aber selbst für einen deutschen Heimatfilm und selbst in Anerkennung der Tatsache, daß die Deutsche Bundesbahn für die Aufnahmen einen ganzen Zug zur Verfügung stellte, noch keine ausreichende Handlung. Da müssen noch böse Intrigen rein. Wie die aussehen, beschreibt das Fachorgan „Der neue Film" in seiner Nr. 61 so: „Doch der Autobusunternehmer Angerholzer (Kurt Großkurth) ist mehr für den Ausbau einer neuen Durchgangsstraße, die vor allem auch seiner Tankstelle zugute kommen würde. Und da er den Gemeinderat auf seiner Seite hat, zieht Ferdinand (Hans Moser) im Kampf Schiene gegen Straße zunächst den kürzeren."

„Ha!", wird Lieschen Müller nach dem Genuß dieses zweifellos herrlichen Filmes bemerken. „So also machen es die wilden Autoraser, daß sie so viel neue Straßen gebaut bekommen!"

Aber vielleicht wird das Drehbuch doch noch geändert, weil man möglicherweise die Handlung immer noch als zu dünn empfindet. Wir schlagen dann etwas spannende Dramatik vor: Auf der neu ausgebauten Durchgangsstraße rast ein Kleinwagen mit mindestens 20 km/st auf den unbeschrankten Bahnübergang zu und wirft den ersten Eilzug des armen Ferdinand von den Schienen.

Wie wär's, Herr Regisseur?

BUMM

Das ist der Reifen von Egon

Egon ist Dr. jur. und hat auch bei Harvard in USA studiert. Daran mag es liegen, daß er mir nicht glauben will, daß er mit zu wenig Luft fährt. Die Luft dehne sich bei schneller Autobahnfahrt aus und erhöhe den Druck. Vielleicht denkt er an die Gefahren hohen Blutdruckes, wenn er das für gefährlich hält. Er ist ein Opfer der amerikanischen Reifenreklame, die so anschaulich im Vierfarbendruck die Gefahren platzender (Konkurrenz-)Reifen zu schildern weiß. „Konkurrenz" wird nicht offen ausgesprochen und steht deshalb hier in Klammern.

Egon will mir nicht abkaufen, daß zu weich aufgepumpte Reifen zu sehr walken und dabei heißer werden, als vom Hersteller vorgesehen. Wenn Egon so weitermacht, und er scheint das allen

Ernstes zu wollen, dann fliegt ihm eines Tages der Protektor um die Ohren, weil der Klebegummi zwischen Karkasse und Laufgummi zu heiß wird und wegfließt.

Es ist erschreckend phantastisch, welch verschrobenem technischen Wissen man unter Autofahrern begegnen kann. Noch phantastischer: Egon hat weitläufig was mit Reifenwerbung zu tun; er redet mit, ob die Werbung gut ist oder schlecht.

-pp

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau) Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber Telex 072/2036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel †. – Chefredakteur: H. U. Wieselmann. – Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. – Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. – Vertrieb: Albert Manz. – Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. – Printed in Germany. – das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und der MOTOR-Test. Im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie ebenfalls der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. – Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90, Ausland jährlich DM 41.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg im Breisgau. – Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.– für die Zeile von 1 mm Höhe und 48 mm Breite oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10 %, 3 mit 15 %, 6 Anzeigen mit 20 % Rabatt.